

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 442<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 12 LUGLIO 1961

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,  
indi del Vice Presidente TIBALDI

### INDICE

#### Disegni di legge:

Trasmissione . . . . . Pag. 20499

« Stato di previsione della spesa del Ministero  
dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1<sup>o</sup>  
luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (1413) (Di-  
scussione):

CARELLI . . . . .	20518
D'ALBORA . . . . .	20525
MAMMUCARI . . . . .	20521
ROMANO Antonio . . . . .	20512
SOLARI . . . . .	20499
ZACCARI . . . . .	20514



## Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

**P R E S I D E N T E .** La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

**R U S S O , Segretario,** dà lettura del processo verbale.

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

### **Annunzio di disegno di legge trasMESSO dalla Camera dei deputati**

**P R E S I D E N T E .** Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Validità per la classe di concorso VI Avviamento, dell'abilitazione per la classe di concorso F I » (1639), di iniziativa dei deputati Roffi ed altri.

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

### **Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (1413)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 ».

Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Solari, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

**R U S S O , Segretario :**

« Il Senato,

considerato che, nel programma di risanamento delle Ferrovie dello Stato annunciato dal Ministro dei trasporti, è incluso un massiccio ridimensionamento della rete ferroviaria,

invita il Governo a sottoporre al Parlamento, prima dell'esecuzione dei provvedimenti di chiusura, il piano delle linee da eliminare, dal quale risulti in particolare:

a) chi assumerà i singoli servizi sostitutivi;

b) quali ne saranno le condizioni tecnico-economiche di esercizio ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Solari ha facoltà di parlare.

**S O L A R I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il bilancio dei Trasporti di quest'anno si discute in una situazione più interessante di quella degli anni scorsi. Il Governo si è dovuto arrendere al duro linguaggio della realtà e sta proponendo, almeno così ci ha detto pochi giorni fa il ministro Spataro, un programma di interventi per realizzare, nel modo che vedremo, ciò che ormai si usa chiamare il risanamento della rete ferroviaria. È in ciò implicito il riconoscimento che le ferrovie sono state ridotte in critiche condizioni tecniche, economiche ed organizzative; del resto, anche se tale riconoscimento fosse mancato, non per questo la realtà sarebbe risultata diversa o meno preoccupante di quella che è. Gli incidenti di esercizio, da una parte, e la nomina della famosa commissione Longo, dall'altra, sarebbero bastati a documentare una situazione del tutto differente da quella risultante dalle ottimistiche quanto irresponsabili illustrazioni a cui ci avevamo abituati

senza convincerci i suoi predecessori, onorevole Spataro.

Ora, se la situazione è di crisi, vorrete riconoscere, voi della maggioranza, che avevamo ragione noi, quando dipingevamo a fosche tinte le condizioni dell'Azienda ferroviaria di Stato, ed aveva torto il Governo quando affermava che tutto andava nel migliore dei modi. Vorrete anche riconoscere che la situazione sarebbe meno preoccupante se, quando eravamo ancora in tempo, i problemi ferroviari fossero stati affrontati con l'energia e la decisione del caso.

Invece prevediamo anche questa volta che il Governo procederà come se nulla fosse successo e che la paludosa maggioranza che lo sostiene si adatterà per l'ennesima volta a recitare la parte dell'avallante cieco, sordo, muto, pronto a sottoscrivere tutto e a tutto perdonare; è così che le cose continuano ad andare avanti nel nostro Paese!

Ciò premesso, mi riallaccio alle posizioni che il mio Gruppo e io stesso abbiamo costantemente assunto in passato sul problema generale della politica economica dei trasporti. Insistiamo su questo perchè è il problema essenziale, il problema di fondo; abbiamo sempre lamentato la mancanza di un indirizzo generale di politica economica che si ispirasse veramente alle esigenze della politica di sviluppo equilibrato di cui tutti parlano — ma perchè se ne parla senza nulla fare? È questo che mi domando sempre! — e perciò coordinasse e pianificasse gli interventi e graduasse le scelte secondo meditate priorità; affermasse la funzione antimonopolistica dell'intervento statale nell'economia; impiegasse le scarse risorse esistenti per conseguire, con i minimi mezzi, i massimi risultati, specie nelle zone depresse. Non abbiamo denaro da gettare via in Italia, onorevole Ministro, lo sappiamo tutti; ma allora, spendiamolo bene!

Applicata alla politica dei trasporti, questa premessa mi ha portato, nelle passate discussioni parlamentari, a identificare come segue gli obiettivi e gli strumenti essenziali di una rinnovata azione politica ed economica; ripetersi è necessario, dicevo poc'anzi fuori dell'Aula all'onorevole Presidente della 7ª Commissione! Gli strumenti e gli obiettivi, ripeto, sono i seguenti.

Primo: avocazione allo Stato del potere di effettiva direzione dell'economia dei trasporti, e quindi abbandono della direttiva — formalmente liberistica ma sostanzialmente filo-monopolistica — che affida al cosiddetto libero gioco delle forze di mercato il compito di migliorare l'assetto dei nostri trasporti terrestri. Questo è un problema che si sente in Germania, in Francia, in parecchi altri Paesi della nostra Europa occidentale, e sarebbe ora che lo si sentisse anche in Italia!

Secondo: elaborazione di un coordinato piano di pubblici investimenti nelle infrastrutture e nei mezzi di trasporto, che provveda ai bisogni delle ferrovie, delle strade, dei porti, aeroporti, navigazione fluviale, in piena coordinazione di tempi, di modi e, direi, anche di localizzazione degli investimenti nei vari settori dei trasporti.

Terzo: estensione dell'iniziativa di Stato nei trasporti, attraverso la graduale eliminazione, mediante revoca e riscatto, delle concessioni di ferrovie e attraverso l'assunzione, da parte dell'Azienda ferroviaria e di amministrazioni locali, della gestione di pubblici servizi automobilistici per viaggiatori, attualmente appannaggio esclusivo dell'iniziativa privata. Tale assunzione veniva da noi configurata — e viene tuttora configurata — come condizione essenziale della pur necessaria eliminazione di alcuni rami secchi ferroviari, cui accennerò nel corso del mio intervento.

Quarto: riforma di struttura dell'Azienda ferroviaria di Stato, allo scopo di conferirle la necessaria autonomia di gestione tecnica ed economica.

Quinto: accelerazione e massiccio aumento degli investimenti per il miglioramento e il potenziamento delle attrezzature ferroviarie, specie in rapporto ai gravissimi arretrati nella manutenzione e nel rinnovo dei mezzi e degli impianti di esercizio, di cui anche occorrerà fare qualche cenno. Se non si provvede a ciò, per quanto concerne le ferrovie, si continuerà a non capire niente, specie da parte della opinione pubblica più indifferenziata, e si parlerà dei disastri senza individuarne le cause.

Sesto: chiarificazione del bilancio ferroviario e modificazione della sua struttura, allo

scopo di accertare le reali condizioni di economicità della nostra massima azienda pubblica. Non si hanno mai elementi sufficienti per stabilire in che modo si possono giudicare le ferrovie italiane come azienda industriale.

Settimo: miglioramento nelle condizioni di lavoro dei ferrovieri e degli altri addetti all'industria dei trasporti; di tutti gli addetti a tutti i settori dei trasporti.

Ottavo: consultazione attiva e permanente delle organizzazioni sindacali, per renderle parti e non spettatrici, onorevole ministro Spataro, della necessaria opera di rinnovamento della politica dei trasporti.

Questi obiettivi e questi strumenti, che noi siamo andati indicando a proposito della politica dei trasporti, hanno trovato costante integrazione nei corrispondenti obiettivi e strumenti indicati nel collaterale settore dei lavori pubblici. Usiamo lo stesso linguaggio quando parliamo delle strade, cioè di quanto attiene agli investimenti nelle infrastrutture da parte del Ministero dei lavori pubblici, con riguardo ai rapporti di competenza tra i due principali Ministeri che si dividono il governo politico ed economico dei trasporti (ed è male che siano in due a dividersi questo compito). Se dovessi dare una esemplificazione di tale corrispondenza, mi basterebbe riferirmi all'ultima battaglia che abbiamo condotto qui in Senato, prima, e cioè l'anno scorso, quando abbiamo parlato molto a lungo, in Commissione, della riforma di struttura dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, e poi, in occasione della discussione del noto piano autostradale; noi in quelle occasioni abbiamo tentato di fare un dibattito di fondo, ma non siamo stati ascoltati dalla vostra parte, colleghi della maggioranza. Siamo stati sempre guidati dalla convinzione che il problema dei trasporti, sia per gli investimenti che per l'esercizio, è problema eminentemente unitario, e che i criteri per risolverlo debbono trovarsi in una coerente impostazione di tutta la politica economica.

È alla luce di questi obiettivi e di questi strumenti, onorevoli colleghi, che ritengo doveroso sottoporre all'esame del Senato il nuovo corso della politica dei trasporti, dinanzi al quale sembra che ci si trovi (vedremo poi

la fisionomia di questo nuovo corso). E quando dico un nuovo corso mi riferisco evidentemente al programma di interventi annunciato dal Governo, aventi lo scopo di risanare, come si è detto, la nostra Azienda ferroviaria.

Inserisco a questo punto alcuni rilievi su due importanti documenti che ho potuto consultare solo nelle ultime 48 ore; risparmio gli apprezzamenti che potrei fare su questo sistema di farci conoscere le cose poche ore prima, o soltanto qualche giorno prima, delle discussioni, come è avvenuto in questo caso. Soltanto tre giorni fa ho potuto leggere la relazione di maggioranza e quella di minoranza, e 24 ore fa, in una saletta della Segreteria generale del Senato, ho potuto scorrere la lunga relazione dei tre esperti. I due documenti, onorevole Florena, non erano noti neppure a lei; per lo meno non risulta dalla sua relazione di maggioranza che le fossero noti. Dovrei dire: mal comune mezzo gaudio, perchè neanche voi, relatore della maggioranza e membri della maggioranza, siete in condizione di sapere tempestivamente quello che sta succedendo per poter avere gli elementi da portare qui in sede di discussione.

FLORENA, *relatore*. Vi sono state le decisioni del Consiglio dei ministri.

SOLARI. Lo so bene, ma questo è poco; insisto che invece bisognava avere prima la relazione della « Commissione dei tre » perchè solo in tal modo saremmo stati tutti in condizione di poter dire qualcosa di più sugli argomenti che tratterò nel corso del mio intervento; infatti, non può bastare sapere soltanto quello che in breve il ministro Spataro è venuto a dirci qui in Aula venerdì scorso.

Nella relazione a me è capitato di rilevare alcune cose interessanti, che mi sono copiate. Fra l'altro, a pagina 6 della relazione si legge testualmente: « Nella particolare fase in cui si trova in questo momento tutta l'economia dei trasporti del nostro Paese non è da stupirsi che i provvedimenti più rilevanti da prendere ai fini del riequilibrio di una Azienda ferroviaria siano condizionati dalle direttive che presiedono allo sviluppo dell'intero sistema nazionale dei trasporti. Dal pro-

blema tariffario a quello delle linee a scarso traffico, a quello dei criteri con cui procede il rinnovo, ci siamo trovati sempre dinanzi a situazioni di grande incertezza in rapporto alla difficoltà di individuare una linea generale secondo cui si intenderebbe sviluppare il nostro sistema dei trasporti». Su questi rilievi riecheggia in pieno ciò che noi abbiamo pensato e detto sempre. « Le recenti importanti decisioni prese sul problema autostradale costituiscono l'ultimo elemento di grande rilievo che si risolve in un nuovo elemento di perplessità per quanto riguarda le decisioni da prendere in materia ferroviaria ».

E così conclude su questo argomento la Commissione Longo: « Sembra quindi del tutto ragionevole sottolineare, in linea preliminare, l'importanza che il Ministro dei trasporti assuma in maniera più decisa il compito di supremo coordinatore dei vari settori di trasporto, compito che del resto è di sua competenza ».

Questo è il punto, senatore Florena, questo è il problema di fondo. La « Commissione dei tre » mette questo problema in relazione soltanto con la necessità di risolvere la crisi ferroviaria ed in questo manifesta anch'essa un'ispirazione tecnica non soddisfacente. Sì, senatore Corbellini, la tecnica è anche politica e non solo tecnica; d'accordo quindi che le cose debbono andare assieme, ma noi riteniamo che vi è la necessità di uno Stato decisamente regolatore di tutti i trasporti, considerati non tanto in relazione ai problemi ferroviari, quanto in relazione ai più ampi problemi della politica di sviluppo e della politica generale dei trasporti.

Tuttavia l'accento della Commissione a questo problema preliminare è del tutto giusto: adesso ci sarebbe gradito conoscere il vostro pensiero, il pensiero della maggioranza, e il suo, senatore Florena. Le siamo grati dello sforzo che ha fatto sottoponendoci un documento molto dettagliato e tecnicamente molto nutrito. Oltre che politici, alcuni di voi siete dei tecnici appartenenti alla grande Azienda delle ferrovie dello Stato, ma qui conta la qualificazione politica. Non me ne voglia quindi, senatore Florena, se le dico che avrei preferito un documento meno tecnico e più politico; quanto meno avrei prefe-

rito un documento che, pur fondato su una scrupolosa analisi tecnica, che è indubbiamente necessaria, concludesse però in termini politici, almeno sul problema numero uno della politica dei trasporti, quello stesso problema cui ha accennato la « Commissione dei tre », cioè il problema degli indirizzi della politica dei trasporti.

Sarei comunque ingiusto se mancassi di rilevare che il relatore qua e là ha sottolineato la necessità di tutelare maggiormente le ragioni dell'Azienda ferroviaria di Stato nei confronti della concorrenza, ed io credo che lo abbia fatto, non in quanto si tratta di una azienda ferroviaria, ma in quanto si tratta di una azienda pubblica, orientata, istituzionalmente, anche a finalità sociali. Gliene do atto senz'altro; le osservazioni che il relatore ha fatto su questo argomento avrebbero dovuto consentire di esprimere una posizione precisa, ma voi della maggioranza sfuggite sempre alla chiarezza proprio sul problema di fondo che domina l'economia e la politica dei trasporti, il problema delle condizioni alle quali, nella produzione del pubblico servizio di trasporto, l'iniziativa privata possa coesistere a fianco dell'iniziativa pubblica e dei modi concreti con i quali lo Stato deve intervenire.

Senza dire una malignità, penso che il senatore Florena avrebbe voluto dire qualche cosa di più, e avrebbe potuto farlo, a mio giudizio, anche come componente di questa maggioranza. Se è così, e non lo ha fatto, speriamo che altri lo facciano e trovino il modo di esprimere quello che lui pensa, abbiano insomma il coraggio di rivendicare allo Stato quanto gli compete nel settore dei trasporti e di chiedere che i poteri di intervento pubblico siano apprestati ed effettivamente utilizzati.

È stata buona la sua iniziativa, onorevole Spataro, di sentire da una Commissione tecnica quale sia la situazione delle Ferrovie dello Stato. Lei almeno ha preso una decisione e di questo le diamo atto, ma debbo lamentare che vi rivolgiate ad ambienti estranei al Parlamento, sia pure a degli eminenti esperti, invece di ascoltare una volta tanto la voce dell'opposizione. Infatti, mentre leggevo due giorni fa la relazione della « Commissione dei

tre », mi sembrava di ascoltare i discorsi che più volte da questa parte del Parlamento sono stati fatti sul bilancio dei Trasporti.

Non ci sarebbe stato bisogno di scomodare i tre professori della Commissione, onorevole Spataro — che tuttavia hanno compiuto un buon lavoro, direi un ottimo lavoro — perchè basta rileggere gli interventi che un mio collega di partito, l'onorevole Lombardi, ha fatto alla Camera, specialmente in occasione della relazione sul penultimo bilancio, quello 1959-60, sull'argomento delle ferrovie, e gli interventi che noi del Gruppo socialista, e modestamente io stesso, abbiamo pronunciato al Senato negli anni scorsi. Il riclassamento e il potenziamento delle attrezzature ferroviarie, la esigenza di riformare la struttura dell'Azienda ferroviaria, la necessità di rimborsare fino all'ultimo centesimo gli oneri sociali, eccetera, sono state le nostre medesime indicazioni, dette e ripetute a lungo, e che siamo costretti a ripetere ancora. La responsabilità di averle lasciate cadere nel vuoto in tutti questi anni è grave, ed appartiene interamente a voi, onorevoli colleghi della maggioranza, e ai vostri Governi.

Invece di ricorrere ad esperti, onorevole Ministro, sarebbe stato più corretto e, direi, più democratico, sottoporre all'opinione pubblica e al Parlamento un documento in cui si fosse fatto il punto della situazione ferroviaria con gli elementi dati dalla stessa Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che sono poi quegli stessi elementi in base ai quali ha potuto operare la « Commissione dei tre » in poco più di un mese; a quegli elementi bisogna quindi credere, benchè la Commissione, mi pare, ne chieda la verifica: parlo così perchè ho avuto questi dati, e consideriamoli buoni. Se ci fossero stati i dati per il documento cui ho accennato, esso avrebbe dovuto annunciare i problemi più urgenti e dovuto anche enunziare le soluzioni.

Così, ad esempio, ha proceduto di recente il Governo inglese, proprio per quanto concerne il problema delle ferrovie, con una specie di libro bianco, dando cioè tutti gli elementi necessari affinchè la stampa ne potesse parlare, l'opinione pubblica ne fosse al corrente e il Parlamento potesse poi discuterne a ragion veduta. Se non si usa questo

metodo, noi rischiamo di essere degli improvvisatori, e debbo dirle, onorevole Ministro, che dà molto fastidio dover essere degli improvvisatori.

Il comportamento del Governo, poco democratico e poco serio, è poi da criticare per una seconda serie di motivi. I provvedimenti da esso enunciati interessano molto da vicino non solo gli utenti e i contribuenti, ma anche i ferrovieri. La loro massima organizzazione sindacale, il sindacato ferrovieri italiani (S.F.I.) e la più grande Confederazione del lavoro che esista in Italia (C.G.I.L.) avevano espressamente chiesto al Governo di essere consultati prima che i provvedimenti fossero definiti.

Vi è stata una conferenza stampa in un palazzo di via del Corso, ed io vi ho partecipato. La richiesta delle organizzazioni sindacali, onorevole Ministro, non mirava soltanto a predisporre per tempo gli strumenti di tutela della classe lavoratrice, che sarebbe stata una legittima richiesta, ma mirava anche a inserire il sindacato nel processo di rinnovamento della politica dei trasporti, senatore Florena, e ad inserirlo come parte attiva e cosciente delle decisioni. È questo il solo modo per ridurre lo steccato, per ridurre la parete, per ridurre il muro ancora troppo alto che impedisce alle classi lavoratrici di partecipare, attivamente, all'impostazione del miglioramento dei processi di produzione, come pur prescrive la nostra Costituzione. Non ci si può limitare solo a delle parole, come è avvenuto per le scuole, per le quali si sentono dalla vostra parte, come è avvenuto ieri sera, delle parole che noi approviamo al cento per cento. Perchè non fate ciò che dite? La colpa è vostra: bisogna dire e fare, non dire e non fare.

Il Governo ha ritenuto di non dover dare neanche una risposta negativa alle richieste dei sindacati; le ha semplicemente ignorate, e questo è tutto. Se così facendo il Governo pensa di contribuire al miglioramento dei rapporti con i sindacati, onorevole ministro Spataro, se lei ritiene di poter così contribuire al miglioramento di essi e di poter contare su una maggiore fiducia da parte dei lavoratori, lei e tutto il Governo sbagliate di grosso; se lei ritiene di poter contare su noi

dell'opposizione, continuando a comportarsi così, sbaglia di grosso. Il Governo è ancora in tempo per consultare le organizzazioni sindacali, e lo faccia, e discuta con esse gli aspetti salienti delle proprie iniziative. Ciò servirà se non altro a chiarire tutti gli elementi del problema e a mettere in luce tutti gli ostacoli che si potrebbero superare, ed anche altri ostacoli che possono sorgere.

Nei confronti delle organizzazioni sindacali, collega Florena, le considerazioni svolte nella relazione appaiono non solo conservatrici ma — me lo consenta — addirittura reazionarie. In sostanza si vede di malocchio lo sciopero. Si mettono ripetutamente in rilievo i disagi che esso comporta. Disagi ci sono per tutti: ma non è questa una ragione valida per criticare il diritto di sciopero.

Non bisogna vedere quindi soltanto il disagio che uno sciopero può procurare, perchè lo sciopero procura disagi a tutti. Non ci si rivolge ai sindacati con una tale mentalità; non si richiamano con questi argomenti i sindacati e i lavoratori ad un senso maggiore di responsabilità, senatore Florena.

F L O R E N A , *relatore*. Ho richiamato tutti al senso di responsabilità, non solo i sindacati.

S O L A R I . Noi possiamo parlare del nostro senso di responsabilità; concediamo anche agli altri un senso di responsabilità, e soprattutto cerchiamo di capire le diverse posizioni delle due parti. Bisogna capire che ci sono ragioni da una parte e dall'altra, e rispettare e comprendere le ragioni degli altri e non mantenere, come si continua ancora a fare in Italia, la classe lavoratrice in uno stato di sudditanza; questo è il problema.

Noi ci troviamo di fronte ad una mentalità da superare. In buona fede, alle volte, collega Florena, per una incapacità intrinseca di capire le cose e di comprendere come ci si deve comportare per superare questi ostacoli, si compiono delle mosse sbagliate. Per esempio quella di invitare a stipulare accordi periodici fra sindacati e organizzazioni padronali per consentire periodi di tregua, così come li chiama il senatore Florena. Come si

fa a parlare di tregua? Non abbiamo bisogno di tregue, perchè tutti i momenti bisogna essere all'erta e seguire quello che avviene.

Quello della tregua, senatore Florena, è il linguaggio della Confindustria. (*Interruzione dell'onorevole relatore*). È un linguaggio che contiene in se stesso tutti i possibili elementi di critica, ragione per cui abbandono l'argomento non volendo andare troppo avanti. Basterà dire soltanto che un linguaggio di questo genere e le argomentazioni che sottintende debbono essere da noi respinte in pieno. I sindacati, onorevole Ministro e onorevoli colleghi della maggioranza, sono ormai fattori decisivi dello sviluppo e del progresso economico, anche nei Paesi capitalisti, e lo saranno sempre di più, nella misura in cui riusciremo a comprendere le esigenze di una società moderna.

Pretendere di mummificare i lavoratori nelle posizioni subordinate di altri tempi può essere un grosso errore, contro la storia e contro la realtà.

Ma passiamo ora dai problemi di metodo a quelli di merito. Il programma degli investimenti e degli interventi riguarda anzitutto la riforma di struttura dell'Azienda ferroviaria, e in secondo luogo il piano poliennale di riclassamento e potenziamento della rete ferroviaria. Ne accennavo ieri al capo Gruppo del mio partito, senatore Barbareschi. Deve essere infatti anche potenziamento della rete ferroviaria e non soltanto eliminazione dei rami secchi. Vediamo ad esempio la Liguria che, ad est e ad ovest, ha quasi dappertutto soltanto un binario. Vi è in quella regione una situazione morfologica e geografica difficilissima, situazione alla quale bisogna rimediare perchè il traffico è sempre crescente. Casi analoghi ve ne sono in altre zone del nostro Paese, e quindi non è la fine delle ferrovie che bisogna determinare, bensì, dove occorre, il loro potenziamento oltre che il ri-classamento. Le ferrovie non hanno fatto ancora il loro tempo, ed anche in rapporto alle lontane prospettive è soltanto necessario adeguarci alle esigenze moderne.

Altro problema è quello della chiusura dei rami secchi e l'istituzione di autoservizi sostitutivi.



G E N C O . Ma i rami secchi non potrebbero, in un'economia migliorata, diventare rami verdi? Non sono mica secchi del tutto!

S O L A R I . Quando di ciò ci verrà data la dimostrazione, non faremo che plaudire a quanto lei sta dicendo; ma dubito che ciò sia possibile. D'altra parte io non parlo soltanto del suo Mezzogiorno; ho ben presenti i problemi del Mezzogiorno, così come li hanno presenti la maggior parte degli italiani, ma il mio Friuli, per esempio, è una zona altrettanto depressa, come è statisticamente provato. Tuttavia, se vi sono delle ferrovie da sopprimere, sono dell'avviso che il problema vada esaminato sulla base di tutti gli elementi che sono necessari, ma alla condizione pregiudiziale indispensabile che il Governo metta in essere un esercizio automobilistico sostitutivo delle linee soppresse.

Un altro punto del programma, onorevole Ministro, cioè l'aumento delle tariffe, è già stato attuato, e a questo proposito vi dico subito che noi disapproviamo totalmente la decisione adottata dal Governo. Starei quasi per dire — ma posso commettere un errore — che addirittura il provvedimento è anticonstituzionale.

C O R B E L L I N I . C'è una legge approvata nel 1949.

S O L A R I . Ho detto che avrei potuto commettere un errore, e tuttavia continuo nella mia critica senza arrossire. Si tratta infatti di una decisione parlamentariamente scorretta, e basta scorrere lo stato di previsione di questo Ministero per averne la prova. Onorevole Ministro, alcuni stanziamenti dello stato di previsione sono indicati a titolo puramente provvisorio, così ad esempio gli stanziamenti per le manutenzioni, la cui definizione, come è detto nel bilancio, avverrà dopo l'approvazione di alcuni provvedimenti in corso di adozione. Ma l'approvazione di questi provvedimenti, che poi consistono nell'aumento delle tariffe, non è stata opera del Parlamento bensì del Governo, e quindi il Parlamento si trova a dover pendere dalla bocca del Governo il quale deve trovare i fondi la cui spesa poi il Parlamento deve auto-

rizzare con l'approvazione dell'iscrizione nei capitoli di spesa del bilancio! È inutile che mi si dica che io posso esaminare la situazione di un'azienda quando i prezzi, per esempio, di ciò che si produce sono stabiliti in precedenza; a me bisogna che siano lasciate aperte le partite del dare e dell'avere, delle entrate e delle uscite, altrimenti non si capisce nulla. Qui si tratta di un'azienda di Stato, ed il suo bilancio è interamente soggetto alla discussione e all'approvazione del Parlamento.

Ripeto perciò che le motivazioni addotte per giustificare l'aumento tariffario sono del tutto infondate. È infondato il motivo che le nostre tariffe sarebbero troppo basse rispetto all'anteguerra, poichè è noto che le nostre tariffe anteguerra erano le più alte d'Europa. I dati statistici lo provano.

È infondato altresì il motivo che le nostre tariffe sarebbero più basse di quelle degli altri Paesi, poichè rapportate al reddito medio italiano sono invece di gran lunga le più elevate. Di questo elemento non possiamo non tener conto. Infatti, se le ferrovie costano 30 là dove il reddito medio è 100 e costano 40 là dove il reddito medio è 200, la valutazione è ben diversa: è molto meno 40 su 200 che non 30 su 100. Sono questi i dati necessari per un giudizio obiettivo del costo dei servizi ferroviari nei vari Paesi.

Inoltre, dato e non concesso che un aumento tariffario si rendesse necessario, sembrava doveroso che la sua decisione avvenisse contestualmente, come ho detto prima, a tutto il resto dei provvedimenti da prendere per le ferrovie, perchè è solo in un quadro organico dei bisogni e dei mezzi per soddisfarli che il Parlamento avrebbe potuto esprimere un giudizio responsabile sull'entità degli insprimenti tariffari.

Vi sono molte ragioni, quindi, per disapprovare le decisioni del Governo. La riforma di struttura dell'Azienda ferroviaria, stando alle tardive dichiarazioni del Governo, sarà il primo provvedimento che il Governo proporrà al Parlamento. E, se davvero il provvedimento tenderà a conferire alla Azienda ferroviaria una piena autonomia di gestione, questo provvedimento sia il benvenuto; noi l'abbiamo auspicato sempre. Ma è bene fin

d'ora mettere le mani avanti: la riforma delle ferrovie è problema politico-parlamentare, e come tale va risolto nella sua interezza in sede politico-parlamentare, alla luce del sole e fuori da qualsiasi connivenza tra ministri, alta burocrazia e grossi interessi economici; e questa Aula è la Rodi, e qui il Governo deve saltare e qui salterà; è la sede in cui il Governo deve dimostrarci che è capace di far queste cose.

Farebbe parte dei propositi del Governo conferire al Consiglio di amministrazione delle ferrovie potere deliberante, ed estrometterne, oltre che il Ministro, le varie rappresentanze burocratiche che oggi ne fanno parte; secondo le dichiarazioni che ci ha reso venerdì. Siamo d'accordo con lei, e con la relazione Longo, che occorre separare la figura del Ministro da quella del presidente del Consiglio di amministrazione; siamo d'accordo sulla sostituzione dei membri di provenienza burocratica. Si dovranno quindi nominare dei membri estranei, senatore Corbellini, ma ricordatevi che nuovi esperimenti di sotto-governo non ne tollereremo. È del tutto lontana da noi l'idea di consentire che a comporre il Consiglio di amministrazione delle ferrovie siano chiamati i clienti più affezionati degli uomini al potere; perciò chiediamo e chiederemo che le modalità di designazione dei membri del Consiglio di amministrazione siano rese rigorosamente oggettive. Ve lo diciamo in tempo, ve lo diciamo prima.

Si ha la sensazione che per il personale dell'Azienda si accettino le rappresentanze sindacali in seno al Consiglio di amministrazione, ma non pare che vi sia lo stesso proposito per i Compartimenti delle ferrovie, mentre debbono essere rese elettive anche queste partecipazioni del personale.

Il secondo punto del programma governativo è costituito dal citato piano di investimenti per complessivi 800 miliardi. Vedete, onorevoli colleghi, le cifre fanno impressione; i miliardi, per quanto sia svalutata la lira, son sempre miliardi e 800 miliardi rappresentano una cifra grossa per chi non ha un'idea delle necessità dell'Azienda ferroviaria; ma ho notato, onorevole Ministro, che la nuova « primula rossa » dei trasporti in Italia, e cioè la Commissione degli esperti, ha consigliato di spendere 1.500 miliardi, per cui il

Governo ha già sostanzialmente dimezzato il consiglio che ha ricevuto dalla Commissione. Ebbene, onorevoli colleghi, cerchiamo di non imbrogliarci a vicenda. Si può dire che ormai fino dal 1939, con una guerra di mezzo, lo Stato abbia sfruttato le ferrovie senza nulla dare. Le ha sfruttate esigendone servizi gratuiti o sotto costo; le ha sfruttate tagliando gli stanziamenti per manutenzioni e rinnovi; le ha sfruttate esigendo che riparassero gran parte dei propri danni di guerra con l'accensione di prestiti onerosi emessi sul mercato bancario; le ha sfruttate concedendo finanziamenti a titolo oneroso in cambio di finanziamenti a titolo gratuito che avrebbe dovuto accordare, adeguando ai bisogni gli stanziamenti per rinnovi, manutenzioni e migliorie.

Onorevoli colleghi, sono stati gli stessi esperti della Commissione Longo a dichiarare che conteggiando in entrata gli oneri derivanti dai servizi gratuiti o sotto costo, resi dalle ferrovie alle varie Amministrazioni dello Stato, il bilancio dell'Azienda sarebbe stato o sarebbe anche largamente attivo. Quindi, anche le integrazioni dei disavanzi non sono state e non sono che parziali rimborsi dei servizi resi dall'Azienda ferroviaria.

Con questi precedenti, gli 800 miliardi che il Governo si impegna ad investire — almeno così dice — sono molto al di sotto di quanto lo Stato ha ricevuto dall'Azienda ferroviaria. Questo è il punto, onorevole Ministro, e se sono nel vero ritenendo che lei abbia sensibilità maggiore dei suoi predecessori, sono da tener presenti le reali necessità dell'Azienda, affinché le attrezzature possano essere ammodernate come le esigenze dello sviluppo economico esigono. Da tutto ciò emerge l'imperativo categorico di portare il programma di investimenti almeno ai 1.500 miliardi della Commissione Longo.

Io chiedo, onorevole ministro Spataro, se voi ministri siete uguali quando sedete intorno al banco di Governo; chiedo se avete tutti la stessa influenza, perchè se avete la stessa influenza dovrete commettere meno errori! Spero che lei, come Ministro dei trasporti, intorno al tavolo del Consiglio dei ministri faccia valere le esigenze dell'Azienda! È un diritto del Ministero — limitato, ridotto co-

me è il suo, che ha in mano, sostanzialmente, soltanto le ferrovie — ma è un diritto da far valere.

Resta ancora da chiarire un interrogativo di fondo su questo problema degli 800, dei 1.500 miliardi: in quale forma saranno accordati i capitali? Sino ad oggi è mancata in proposito una qualunque, per lo meno precisa, indicazione. Non vorrei si trattasse della solita emissione di obbligazioni, i cui oneri poi graveranno integralmente sul bilancio ferroviario! Se così fosse dovremmo dire che la politica dei due pesi e delle due misure per le ferrovie, da una parte, e per le autostrade, dall'altra, ha toccato i limiti dello scandalo! Per le autostrade voi sapete che il contributo dello Stato ha raggiunto la quota del 70 per cento — come abbiamo dimostrato coi calcoli, discutendo sul piano autostradale — del costo consuntivo di costruzione e si tratta, in sostanza, di contributo almeno in parte a fondo perduto! Per le ferrovie, viceversa, non si sa perchè — sono figlie di questa nostra stessa Italia — lo Stato pretende di accollare al loro bilancio il servizio dei capitali fino all'ultimo centesimo, anche quando i capitali stessi siano impiegati non per finanziare nuovi investimenti, ma semplicemente per recuperare gli arretrati dei rinnovi e delle manutenzioni.

Non sono naturalmente d'accordo con lei, senatore Florena, che addebita al basso livello delle tariffe e alle crescenti spese per il personale la progressiva e sistematica riduzione degli stanziamenti per i rinnovi e le manutenzioni. È una contrapposizione artificiosa, e, se lo consente, direi che è una contrapposizione tendenziosa.

Se ci dessimo la briga di analizzare obiettivamente — e lei lo può fare meglio di me — i caratteri salienti della politica dei trasporti in questi anni, vedremo che non sono state le spese per il personale e le basse tariffe a provocare il congelamento degli stanziamenti per rinnovi e manutenzioni, bensì la politica di bilancio nel suo insieme e l'atteggiamento dei responsabili della politica dei trasporti verso l'automobilismo.

È evidente, pertanto, che i capitali, onorevole Ministro, per il riclassamento e il potenziamento delle ferrovie, devono essere som-

ministrati a titolo gratuito; noi lo chiediamo specificamente! Riteniamo, anzi, che nel bilancio ferroviario debbano essere eliminati tutti gli oneri di capitali relativi ai prestiti passati, per le ragioni sopra accennate, e che siano trasferiti a carico del bilancio del Tesoro.

In base al programma di Governo sarebbe finalmente venuto al pettine il nodo dei « rami secchi »; io stesso e il mio Gruppo — sia al Senato che alla Camera dei deputati — abbiamo ripetutamente affermato che non difendiamo la rotaia, e anche noi siamo del parere di sostituire la ferrovia vecchia con l'autoservizio, nei casi in cui la ferrovia abbia cessato di assolvere la sua funzione economica e sociale. Ma la condizione inderogabile che noi poniamo — è ormai nota — è che non un metro di servizio di trasporto dello Stato sia trasferito a privati concessionari, sotto nessuna forma, e che sui servizi automobilistici sostitutivi continuino a praticarsi tutte le condizioni tecniche ed economiche già praticate, attualmente, su ferrovie statali. Invece lei, onorevole Florena, è cauto, direi cautissimo sul problema dei « rami secchi »; non ci dice nulla, non ci dice chi debba assumere la gestione dei servizi automobilistici, o per lo meno si esprime in forma ipotetica non molto chiara.

**FLORENA**, *relatore*. Ma no, lo dico chiaramente!

**SOLARI**. No, lo dice in forma condizionale; lei dice che le Ferrovie « dovrebbero » poter assumere la più gran parte della gestione di codesti servizi. Io invece dico che esse « debbono » assumere la gestione, e bisogna che voi pure lo diciate! Vedremo se voterete il mio ordine del giorno in proposito e sentiremo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro. Oltre ai servizi sostitutivi le Ferrovie debbono poter gestire anche quelli paralleli integrativi; allora sì che diventiamo chiari, onorevole Florena, e forniamo al Governo un'indicazione precisa dinanzi alla quale non c'è che da prendere o da lasciare. Qui noi vogliamo chiarezza su cose concrete e pratiche di un'azienda industriale che assolve ad un servizio pubblico.

È doveroso che il Governo sottoponga al Parlamento l'elenco delle linee che intende sopprimere ed offra al Parlamento tutti gli elementi di giudizio: quale è l'entità dei trasporti oggi assicurati da tali linee, il costo e il ricavo di ogni linea, il costo delle strade parallele, il parere delle amministrazioni interessate. Noi queste cose le abbiamo dette l'anno scorso discutendo sulla riforma della struttura dell'A.N.A.S.; in occasione del piano autostradale abbiamo inserito nel disegno di legge relativo un articolo dove chiedevamo che lo Stato, che il Governo dia questi elementi, sia in grado di avere e dare quegli elementi statistici per cui si sappia finalmente come vadano le cose. Che mi importa sentire il Presidente della 5ª Commissione, come è avvenuto ieri sera, lamentare in termini educati (anche noi diciamo le nostre cose in termini educati, anche se vigorosi) che il Governo non dà al Parlamento le notizie che esso è in diritto di conoscere! È noto che informazioni chieste nel 1953 sono pervenute nel 1961.

Ritornando al problema dei « rami secchi », ho predisposto un ordine del giorno che vi leggo e che è molto breve:

« Il Senato, considerato che, nel programma di risanamento delle Ferrovie dello Stato, annunciato dal Ministro dei trasporti, è incluso un massiccio ridimensionamento della rete ferroviaria, invita il Governo a sottoporre al Parlamento, prima della esecuzione dei provvedimenti di chiusura, il piano delle linee da eliminare, dal quale risulti in particolare: a) chi assumerà i singoli servizi sostitutivi; b) quali ne saranno le condizioni tecnico-economiche di esercizio ».

Vedremo a fine discussione chi lo approverà. In una questione tanto delicata, onorevole Ministro, non si può consentire che il Governo se ne esca con dei decreti presidenziali o peggio ancora con dei decreti ministeriali, come purtroppo l'attuale ordinamento del Paese forse in qualche modo consente. Cerchiamo di modificare per quanto è possibile questo ordinamento.

Il quarto ed ultimo punto del programma governativo consiste nella proposta soppressione delle agevolazioni tariffarie di vario ordine. Siamo d'accordo che ciò avvenga, ed

anzi noi, che molte volte abbiamo chiesto tale provvedimento, ci chiediamo perchè non sia già stato preso prima di oggi. Naturalmente non dovranno essere comprese tra le agevolazioni da sopprimere quelle che abbiano finalità sociale; ma di questo discuteremo al momento opportuno.

Fino a questo punto ho esaminato e criticato quello che il programma governativo si propone di fare; permettetemi adesso che esamini ciò che il Governo non si propone di realizzare. Comincerò da questioni particolari, per risalire a questioni più generali.

Non sembra che il programma governativo contempli il rimborso al bilancio ferroviario dei residui oneri extra-aziendali ancora a suo carico. Lei, onorevole Spataro, è sensibile a questo problema, e perciò vediamo di risolverlo; convinca il suo collega Ministro del tesoro. Alludo al rimborso degli oneri di ammortamento e degli interessi passivi, già citati per le ragioni che ho detto, e dell'onere delle pensioni espressamente contemplato nella relazione dei « tre ». Immagino che lei, onorevole Ministro, vorrà dirci qualcosa a questo proposito, e perciò restiamo in attesa delle sue dichiarazioni. Noi insistiamo perchè il completamento del rimborso ci pare assolutamente doveroso, sia per chiarire i termini del bilancio, sia per attribuire a ciascuno il suo, in modo che si sappia finalmente qual è l'attivo e il passivo di quest'Azienda pubblica.

Altre sono le lacune dell'attuale ordinamento del Ministero dei trasporti: esse vanno dall'irrazionale frantumazione di competenze tra quel Ministero e quello dei lavori pubblici, alla mancanza di un'organizzazione burocratica che consenta al Ministero dei trasporti di assolvere la sua vera funzione di regolatore, di controllore, di propulsore di un'economia dei trasporti che sia coordinata, che abbia un volto, che abbia un senso.

Privato della presidenza del Consiglio di amministrazione, onorevole Ministro, e sprovvisto di un organo burocratico che in qualche modo metta lei nella condizione di controllare ciò che avviene, mi pare di vederla come un vedovo inconsolato. Siamo d'accordo che il primo passo da compiere sia quello di rendere il Ministro estraneo alle minute questioni ferroviarie: abbiamo detto sempre che non

ci si può rivolgere a lei come Ministro delle ferrovie, ma che vogliamo rivolgerci a lei come Ministro dei trasporti. La natura stessa delle cose consiglia che il Ministero dei trasporti assuma l'intero governo dei trasporti, avocando a sè le materie ripartite tra più Ministeri, tra cui soprattutto quelle delle strade che si trovano attualmente attribuite alla competenza del Ministero dei lavori pubblici. Abbiamo votato qui al Senato l'istituzione di un Commissariato per l'aviazione civile, e perciò solo quando il Ministero dei trasporti avrà le ferrovie, le strade, i canali navigabili, e l'aviazione civile, allora soltanto si avrà veramente un Ministero dei trasporti.

Il Governo e la maggioranza vorranno convenire con noi quando affermiamo che le cause della presente crisi ferroviaria non sono interne all'Azienda, ma esterne ad esse, e sono cause derivanti dagli indirizzi seguiti fino ad oggi (e siamo ormai a sedici anni dalla Liberazione) nel campo dei trasporti. La crisi non colpisce solo le ferrovie statali, ma tutti i trasporti. Nel settore delle infrastrutture voi sapete che le cose non vanno bene: se le attrezzature ferroviarie sono insufficienti, non sono diverse le attrezzature stradali, sia per quanto riguarda la viabilità statale che quella provinciale e comunale. Noi non criticavamo il piano autostradale in sè e per sè, sostenendo che non occorrono le autostrade, criticavamo il modo con il quale si procede e cioè alla cieca, senza dosare opportunamente gli investimenti dei vari settori, senza sapere dove occorre spendere di più e meglio, perchè le cose vadano in un determinato modo. È sperabile che, finalmente, ci si comprenda.

Critica è anche la condizione delle ferrovie concesse, dove l'unico elemento positivo per i concessionari è la facoltà ad essi riconosciuta di presentare periodicamente conti allo Stato, perchè li rimborsi, a piè di lista, assicurando loro il godimento perpetuo di laute prebende.

Ugualmente critica, se non peggiore, la situazione dei nostri porti, non solo per quanto riguarda le attrezzature, ma anche per il modo come sono collegati alle ferrovie e alle strade.

Nel settore dell'esercizio, la situazione è ancora peggiore, quasi scandalosa. L'autotrasporto merci continua ad essere un impareggiabile ricettacolo della sottoccupazione e continua a sottrarre alla ferrovia, sotto la falsa bandiera della libertà di scelta, tutti i traffici pregiati. Andate in altri Paesi civili della nostra Europa e non troverete sulle strade tutti gli autotreni che trovate da noi, ed anche questa è una causa del minor numero di incidenti in quei Paesi. In quei Paesi i treni trasportano merci pregiate su tutte le distanze.

L'autotrasporto viaggiatori poi è riserva esclusiva di caccia del monopolio privato, con tutto quel che si potrebbe aggiungere, se penso agli atti parlamentari che ho letto, a ciò che il suo predecessore, onorevole Ministro, l'onorevole Malvestiti, ha avuto occasione di dire alla Camera. Ha detto lui che è un caos, ha detto lui che da questa situazione bisogna uscire! Sono passati otto anni, onorevole ministro Spataro; molte cose vanno avanti, l'Italia ha fatto anche grandi progressi, ma per questi problemi è mancato un Governo capace di risolverli.

Riguardo le concessioni a privati del pubblico esercizio del trasporto, non vedo quale sia la posizione di fondo del relatore Florena. Non si esprime in proposito ed allora gli chiedo: vuole o no, senatore Florena, la fine dello scandalo delle sovvenzioni, dei sussidi, dei contributi a fondo perduto? Vuole o no l'acquisizione progressiva allo Stato dei servizi concessi, per impostare su basi più organiche delle attuali una politica di vero raggruppamento e di successivo coordinamento di tutti i trasporti?

Mi pare che purtroppo, mi perdoni, ma questa è la mia impressione, lei non voglia questo, mi pare che dalle sue parole traspaia il suo consenso per l'estensione del principio delle sovvenzioni ai privati. Se non è così sarò molto contento, e attendo che lei mi smentisca.

Noi vogliamo sapere che cosa pensate, se veramente volete estendere le sovvenzioni anche ai concessionari di autolinee viaggiatori. Sappiate fin da adesso che ci troverete in una dura, ferma, intransigente opposizione.

Lei, onorevole Ministro, ha ripresentato alla Camera il disegno di legge che il ministro

Angelini, che ora non vedo in Aula, aveva presentato nella passata legislatura per la disciplina delle pubbliche autolinee. Anche in presenza dell'onorevole Angelini avrei detto che le modifiche che lei ha apportato a quel disegno di legge lo migliorano; merita ancora le nostre critiche, e le faremo a suo tempo, ma è migliorato notevolmente.

Qui mi limito a ricordare l'esercizio degli autoservizi sostitutivi; lo affiderete all'Azienda ferroviaria? Questa è la domanda, questa è la questione sulla quale la nostra posizione è pregiudiziale.

Sulle ferrovie concesse e autolinee viaggiatori, il ministro Ferrari Aggradi (a me piaceva abbastanza quel Ministro, pur facendo egli parte della maggioranza) prese un mezzo impegno di standardizzare i bilanci dei concessionari di pubblici servizi di trasporto e di renderli pubblici. Egli era animato dalla buona intenzione di far conoscere al Paese la situazione delle concessionarie, e perciò chiedo adesso a lei, onorevole Ministro, se e quando tale impegno potrà finalmente essere attuato. Solleviamo il problema anche perchè le statistiche pubblicate dal Ministero dei trasporti su tali attività sono quanto di più lacunoso, generico e in molti punti inesatto si possa immaginare. Non esiste alcuna statistica sull'andamento delle autolinee, ed ecco la ragione che mi ha indotto a precedenti richieste, in modo che si sappiano queste cose, che invece ignoriamo e non siamo quindi in grado di stabilire una direttrice di marcia perchè non abbiamo elementi razionali di base: questa è la verità! Per le ferrovie concesse, poi, sarebbe oltremodo difficile, anzi forse semplicemente impossibile, ricostruire la reale situazione economica delle diverse società, molte delle quali gestiscono anche autoservizi in concorrenza tra ferrovia e strada, che sono poste a sei metri di distanza l'una dall'altra.

Il coordinamento dei trasporti terrestri continua ad essere quindi una delle più irraggiungibili aspirazioni italiane, e solo perchè la Confindustria, la Camera di commercio internazionale, l'E.A.M. — persino l'ente pubblico E.A.M. — non vogliono che lo Stato si decida a mettere ordine e a intervenire come avrebbe il dovere di fare.

Questa, onorevoli colleghi, è la situazione in cui si colloca e trae ragion d'essere il problema ferroviario; ma si colloca e trae ragion d'essere perchè io l'ho inquadrato in questa situazione molto generale. Infatti isolare il problema ferroviario dalla situazione generale ha poco senso; non offre nessuna garanzia e sarà fonte di altre delusioni la soluzione che, come quella che stiamo esaminando, affronti isolatamente il problema. Se le cause per le quali il problema ferroviario è diventato così grave saranno lasciate inalterate, onorevole ministro Spataro, così come le lascia inalterate il programma del Governo da lei annunciato, se cioè non saranno affrontati i problemi di fondo, dobbiamo attenderci nuove gravi delusioni.

Certo, onorevoli colleghi, è meglio qualche cosa che niente; è meglio il suo ottimismo, onorevole Spataro, che l'immobilismo dei suoi predecessori. E noi possiamo anche ammettere che le difficoltà trovate da lei siano state tanto maggiori quanto più a lungo si è lasciato che la situazione si aggravasse, quanto più a lungo si è lasciato che le cose andassero peggiorando.

E a questo punto il discorso si fa dichiaratamente politico. L'organicità degli interventi che noi chiediamo non è diversa da quella che noi chiediamo per la politica economica generale. Presentando la nostra relazione di minoranza al cosiddetto piano per le autostrade, ebbi a scrivere che una cosa è la politica « del piano » e altra cosa è la politica « di piano ». « Del » e « di »: è tutto qui. L'una sforna programmi pluriennali di spesa come fossero sfilatini di pane, senza porsi nè risolvere alcuno dei problemi di reciproca integrazione o soltanto di coordinazione tra programma e programma, fra piano e piano. L'altra politica invece è quella « di piano »; imposta un solo programma, precisandone obiettivi e strumenti, tempi e modi. La vostra politica del Mezzogiorno, onorevole Ministro, e la vostra politica di sviluppo, onorevoli colleghi della maggioranza, è appunto la politica degli sfilatini di pane; e tale si dimostra anche la politica che state per intraprendere per i trasporti, e, se continuate così, per tutti gli altri settori.

Se quanto ho detto è vero, deriva che la nostra posizione di fronte al bilancio non può essere che negativa.

Oltre a quanto ho detto, consentitemi di mettere a nudo quello che credo sia da qualificare come una vera scorrettezza politica, un vero broglio politico ed economico. Per le ferrovie, come per le strade, vi accingete ad elaborare un cosiddetto piano di nuovi investimenti, ma in tutti i 13 anni trascorsi dal 1948 ad oggi una sola costante ha caratterizzato il bilancio delle ferrovie, come quello delle strade, come quello della scuola, dell'agricoltura e via dicendo: la costante della sistematica riduzione degli stanziamenti ordinari. Voi avete bisogno di farvi propaganda elettorale, onorevoli Ministri!

In omaggio alla famosa, consentitemi di dire, alla famigerata linea Pella (se il senatore Angelini fosse presente sarebbe testimone di quello che sto dicendo), per raggiungere il contenimento del disavanzo statale da questa voluto, si è provveduto con drastiche riduzioni degli stanziamenti per i rinnovi e la manutenzione delle attrezzature ferroviarie. Non le basse tariffe, non il maggior costo del personale sono la causa del disavanzo, senatore Fiorena, ma il mancato stanziamento per la manutenzione ordinaria. L'ordine del Ministro del tesoro era quello di tagliare dove si poteva tagliare!

Ma ciò ha significato lasciare che le ferrovie funzionassero sempre peggio, che la macchina ferroviaria non potesse correre più, che cedesse una ruota d'un carro merci, o che saltasse un binario; eppure si tratta di un grosso patrimonio che appartiene a tutti!

Così si è fatto nelle strade, nelle attrezzature igieniche, nelle altre infrastrutture di base. Vorrei dire al senatore Ceschi che, sì, il primo problema in Italia è quello della scuola, non c'è alcun dubbio, lo riconosciamo tutti, ma che anche a questo riguardo non sono stati fatti gli stanziamenti ordinari.

Invece, la presunta straordinarietà degli interventi da voi decisi di volta in volta con la politica degli sfilatini altro non è stata se non il banale mutamento delle intitolazioni di voci di spesa che avevano carattere ordinario e che invece, per battere la grancassa elettorale, come ho detto prima, assumevano

carattere straordinario. È stata una commedia, insomma. Prendete i bilanci: la parte straordinaria dovrebbe essere eccezione, mentre nei nostri bilanci è diventata regola; e proprio per le cause che ho cercato di mostrare.

La commedia dell'addizionalità degli interventi nel Mezzogiorno e altrove è emersa, in tutto il ridicolo che contiene, nella vostra stessa letteratura politica, quando quelli di voi che ancora riescono a tenere la testa sulle spalle si sono dovuti chiedere come mai, nonostante tutti questi aiuti, il dislivello tra Nord e Sud è rimasto quello che era, ed anzi si è aggravato. Trovatele voi le ragioni, io ve ne ho enunciate alcune.

D'altra parte, lo stato di previsione che dovremmo approvare, e che invece, almeno noi, disapproviamo, continua imperterrito a recitare questa commedia, onorevole Ministro. Ancora una volta esso ci presenta degli stanziamenti per manutenzioni e rinnovi fortemente decurtati (lei forse ha dovuto subire le decisioni del Ministro del tesoro) rispetto a quelli dello scorso esercizio. È vero che venerdì scorso — e mi è dispiaciuto di non essere presente — lei ha detto, onorevole Ministro, che con il gettito che deriverà dall'aumento delle tariffe potranno essere congruamente aumentati gli stanziamenti per i rinnovi e le manutenzioni, ma dobbiamo domandarci se sarà sufficiente questo aumento. Comunque, se ci avessimo pensato per tempo, questa voce di spesa non avrebbe avuto necessità di rinsanguarsi con un aumento delle tariffe delle ferrovie. Ecco la vostra colpa!

Comunque la si rigiri, onorevoli colleghi, la conclusione è sempre una: è che le responsabilità accumulate sulle spalle dei Governi democristiani sono troppo ormai gravi, e, qualunque cosa voi facciate, non potete sperare di avere da noi delle attenuanti.

**G E N C O .** Questo lo sappiamo.

**S O I A R I .** Ma non per motivi preconcetti, senatore Genco, bensì sulla base di concreti dati di fatto.

Onorevoli colleghi, come avete visto e sentito, il mio intervento si è riferito più alle prospettive che alla situazione attuale, ma

è proprio questo il fine principale di un dibattito parlamentare sul bilancio di un Ministero: guardare cioè alle prospettive. Siamo disposti in qualunque momento a dimenticare il passato se le prospettive si paleseranno buone: questa promessa io mi permetto di fare, quanto meno a titolo personale. Bisogna però che le prospettive siano veramente buone, che le cose che voi farete siano concrete ed efficaci: soltanto in quel momento si potrà cominciare a collaborare.

Adesso però non possiamo dimenticare il passato perchè le cose che sono enunciate ricalcano sempre il sistema del passato: si continua a camminare sulle stesse orme, e noi non siamo d'accordo su questo.

Purtroppo le prospettive di soluzione che ci offre il Governo, come penso di aver documentato, non sono conformi a quelle che sono le nostre speranze, anzi per diversi motivi sono preoccupanti. In queste condizioni a noi sembra non soltanto opportuno ma anzi doveroso negare la nostra approvazione allo stato di previsione del Ministero dei trasporti. Il nostro no è al tempo stesso condanna delle responsabilità accumulate fino ad oggi e dissenso dalle linee che il Governo ci ha indicato. Il Governo può ancora modi-

ficarle e migliorarle, ma noi attendiamo i fatti. Questo auspichiamo nell'interesse della nostra rete ferroviaria, nell'interesse di tutto il settore dei trasporti e, soprattutto, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, nell'interesse generale del Paese. (*Vivi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni.*)

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Antonio Romano, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato insieme ai senatori Di Grazia e Di Rocco.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

**R U S S O , Segretario :**

« Il Senato,

tenuto conto dell'importanza del tronco ferroviario Motta S. Anastasia-Paternò-Regalbuto, tanto utile per il commercio agrumario, come si deduce dai dati statistici,

impegna il Governo a mantenere in servizio ed a potenziare il tronco ferroviario predetto ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Antonio Romano ha facoltà di parlare.

## Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

**R O M A N O A N T O N I O .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, un problema di particolare importanza, che interessa l'economia della Sicilia, mi induce ad un breve intervento. La notizia della probabile soppressione del tronco ferroviario Motta S. Anastasia-Paternò-Regalbuto ha provocato nelle popolazioni interessate uno stato di allarme per la preoccupazione del danno che la esportazione agrumaria verrebbe a subire.

Il motivo addotto per la soppressione del predetto tronco ferroviario sarebbe il *deficit* che le Ferrovie dello Stato dovrebbero sop-

portare per il mantenimento in servizio. Non può negarsi che un *deficit* è sempre esistito per l'Amministrazione ferroviaria, ma questo *deficit* è limitato al servizio viaggiatori. È però certo che tale *deficit* viene completamente annullato dal ricavato che le Ferrovie ottengono dal trasporto delle merci. Ho raccolto alcuni dati statistici presso le varie stazioni del tronco Motta S. Anastasia-Paternò-Regalbuto e dai dati raccolti si deduce il notevole traffico di merci.

Dalla stazione di Paternò S. Marco, nel solo periodo gennaio-aprile 1961, sono partiti per i vari mercati italiani ed europei circa



seimila carri ferroviari con un carico medio ciascuno di dieci tonnellate di agrumi, per un totale di agrumi spediti pari a 60 milioni di chilogrammi. La media giornaliera delle spedizioni è stata di 50 vagoni al giorno con un totale di chilogrammi 500.000 di merci.

Sempre dalla stazione di Paternò S. Marco sono stati spediti nel periodo settembre-dicembre 1960 circa 300 vagoni di fichi d'India e circa 400 vagoni di olive in salamoia, mentre per tutto l'anno si registra un traffico a collettame in arrivo per circa due tonnellate al giorno con 5 mila arrivi. Le partenze a collettame durante l'anno 1960 sono state circa 7 mila.

Dalla sola stazione di Carcaci, in una zona ancora non sviluppata economicamente, sono partiti nello stesso periodo gennaio-aprile mille carri ferroviari. Dalle stazioni di Ritornella, Agnelleria, Paternò, Schettino, sono partiti circa 20 mila carri ferroviari (200 milioni di chilogrammi) nel solo periodo gennaio-aprile 1961. Tali cifre sarebbero state di gran lunga superiori se la quasi cronica deficienza di carri ferroviari destinati al tratto in questione non costringesse i più grossi esportatori a spedire la merce da Catania e da Acireale.

Oltre al comune di Paternò la linea ferroviaria Motta S. Anastasia-Regalbuto serve i comuni di Adrano e Biancavilla tramite le stazioni di Carcaci e Mandarano; serve il comune di S. Maria di Licòdia tramite la stazione di Schettino; serve Centuripe tramite la stazione di Leto ed infine gran parte del territorio di Belpasso tramite la stazione di Agnelleria e Ritornella. Non si comprende quindi in base a quali elementi possa disporsi la soppressione del tronco ferroviario Motta S. Anastasia-Regalbuto. Nella sola zona di Paternò circa diecimila operai agrumicoli verrebbero a perdere un lavoro quasi stabile. Infatti, cessando l'attività dei magazzini di Paternò, gran parte dei commercianti non avrebbero più bisogno della manodopera di quel grosso centro. La disoccupazione costringerebbe gli operai agrumicoli ad emigrare.

Altro grave danno risentirebbero i piccoli e medi agrumicoltori, che sarebbero costretti a cedere i loro prodotti con un ulteriore ri-

basso di sei o sette lire al chilogrammo, per le maggiori spese di trasporto dai centri di produzione ai magazzini di lavorazione.

Scomparebbe una numerosa categoria di piccoli commercianti, che con gravi sacrifici hanno creato attrezzati magazzini nelle vicinanze delle varie stazioni ferroviarie.

La Regione siciliana ha profuso milioni per la costruzione della moderna centrale ortofrutticola, che dovrebbe entrare in funzione prossimamente, centrale costruita presso Paternò S. Marco. Questa opera rimarrebbe inutilizzata ed inutile sarebbe stata la spesa di tanti milioni.

Ed allora, se questa è la realtà, andiamo piano, siamo cauti. È vero che le ferrovie sono in crisi, è vero che vi sono dei rami secchi da tagliare, è vero che si impone un ridimensionamento della rete ferroviaria, ma è anche vero che il problema è complesso e bisogna affrontarlo considerandolo sotto tutti i lati. Le Ferrovie dello Stato, pur essendo monopolio, di fatto non fruiscono più dei benefici di tale condizione perchè in questi ultimi anni forte è stata la concorrenza di altri mezzi di trasporto, quali gli autocarri per il trasporto di merci e le automobili private per il trasporto delle persone. Quindi se le ferrovie non faranno in modo da offrire alla clientela servizi più efficienti, più rapidi, più sicuri, alle medesime condizioni dell'autotrasporto, ben difficilmente potranno contare su un miglioramento della loro gestione.

Bisogna anche considerare che rispetto all'anteguerra il numero dei passeggeri è raddoppiato, mentre minimo è stato l'aumento del numero delle carrozze.

Per fronteggiare il maggiore servizio, il materiale deve restare costantemente in viaggio. E così il deperimento si aggrava di giorno in giorno.

Carrozze, che dovrebbero essere sostituite dopo venti anni di uso, continuano, dopo circa mezzo secolo, ad essere utilizzate. Quindi il solo ridimensionamento non basta per risolvere la crisi; il ridimensionamento porta ad una riduzione di personale che dovrà essere meglio utilizzato. La soppressione del tronco ferroviario Motta S. Anastasia-Paternò-Regalbuto farebbe risparmiare poche unità. L'Amministrazione perderebbe l'utile de-

rivante dalla mole del traffico di cui ho fornito dati certi e precisi; e migliaia di operai della zona rimarrebbero disoccupati. Onorevole Ministro, la Sicilia ha, si può dire, una sola linea ferroviaria lungo la sua costa, e un'altra trasversale; se bisogna cominciare a tagliare i rami secchi bisogna trovarli altrove! Il ramo secco di cui ho parlato è verdissimo per i suoi agrumeti, verdissimo per la sua terra! Onorevole Ministro, lei ha legato il suo nome al consolidamento di una altra azienda, quella delle poste e telecomunicazioni; la sua esperienza e il suo equilibrio ci fanno sperare. Penso che sopprimere il tronco ferroviario Motta S. Anastasia-Paternò-Regalbuto costituirebbe un grave errore e ritengo che lei, con la sua saggezza, lo eviterà. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Zaccari. Ne ha facoltà.

**ZACCARI.** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel prendere la parola in sede di discussione del bilancio del Ministero dei trasporti per richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su un problema della mia terra, della Liguria, a favore del quale già altre volte ho avuto l'onore di intervenire, devo di necessità premettere alcune osservazioni generali che mi sembrano quanto mai doverose.

Forse quanto mai nel passato, in questi ultimi anni, sono stati avventati strali contro il Ministero dei trasporti per una disgraziata sequenza di incidenti che hanno avuto come conseguenza anche sacrifici di vite umane. Tutti hanno voluto dire la loro parola, quotidiani e settimanali, tutti hanno cercato di approfondire le cause tecnico-strutturali, criticando e consigliando, pochi hanno accennato ad un aspetto che, a mio modesto parere, meritava di essere sottolineato: il tormento e la sofferenza dei responsabili politici e tecnici del Ministero, i quali in tutti questi anni, mentre da una parte hanno dovuto cercare di adeguare alle esigenze moderne il servizio, dall'altra hanno dovuto cercare l'adeguamento con strumenti e materiali non sempre adeguati ed idonei. Tutti

chiedono, e legittimamente, più rapide e veloci comunicazioni, tutti esigono servizi più frequenti e più veloci: il Ministero deve cercare di soddisfare le richieste con un bilancio finanziario ed economico in passivo, con l'impossibilità di attingere mezzi più massicci dalle casse dello Stato per le esigenze preminenti di altri settori.

In tutti questi anni dopo la ricostruzione dalle immani rovine della guerra si è combattuto al Ministero dei trasporti, presso soprattutto la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, un'impari lotta, sempre in silenzio e con sacrifici, tra la volontà di soddisfare le richieste e l'impossibilità di chiedere ai materiali sforzi superiori ai limiti consentiti. E ministri e direttori generali hanno sentito e sentono tuttora il tormento e la sofferenza di questa situazione: i direttori generali che conoscono a fondo tutte le deficienze e le carenze, gravi e leggere, sollecitano il Ministro ad ottenere fondi per superare le strozzature, per riordinare e modernizzare gli impianti che sono ai limiti delle possibilità; i Ministri lottano perchè il Governo responsabilmente si renda conto dell'urgenza e della indilazionabilità di provvedere; tutti si trovano intanto a dover proseguire a chiedere ad impianti ed a materiali di resistere in attesa di un concreto programma di potenziamento e di riordinamento. Si fanno riunioni ad alto, ad altissimo livello; ciò che si constata, ciò che si propone, da anni attende, da anni è pronto come studio, da anni è stato posto sul tappeto dai responsabili.

Sta in questo aspetto la tragedia dell'Italia democratica, che si è trovata a dover affrontare problemi gravissimi in quasi tutti i settori, problemi tutti urgenti, tutti indilazionabili. Il Ministero dei trasporti con notevole sacrificio ed in silenzio ha fatto fronte alle esigenze, attendendo e sollecitando. I volumi scritti dall'ex ministro, nostro collega, senatore Angelini, che per alcuni anni ha retto il Dicastero, sono la prova più eloquente del travaglio cui ho accennato; travaglio cui dobbiamo dare testimonianza in questa sede, rivolgendo a tutti la nostra gratitudine per lo sforzo compiuto, proprio oggi che abbiamo la soddisfazione di constatare

che finalmente il Governo ha deciso di affrontare, almeno in parte, le esigenze del settore. Le dichiarazioni fatte, in sede di risposta alle interpellanze e alle interrogazioni di onorevoli senatori, da lei, onorevole ministro Spataro, venerdì 7 ultimo scorso, hanno dimostrato che ormai il problema dalla fase di meditazione e di studio sta per passare ad una fase di concreta realizzazione. I provvedimenti deliberati dal Consiglio dei ministri nella seduta del 23 giugno vogliono affrontare e risolvere i problemi di fondo dell'Azienda ferroviaria con una duplice finalità: portare gli impianti ed il materiale attuali ad un livello ritenuto necessario per assicurare la normalità e la sicurezza del servizio ferroviario, e finanziare un programma di ulteriore potenziamento.

Io giudico, onorevole Ministro, che tutti in Italia hanno accolto la notizia con particolare soddisfazione, perchè il problema è sentito profondamente dall'opinione pubblica nazionale, la quale comprende come da un più efficiente e progredito sistema di comunicazioni possano avvantaggiarsi sia l'economia generale del Paese sia la sicurezza dei servizi ferroviari.

Ella, signor Ministro, ha accennato che si procederà anche al potenziamento delle linee che conducono ai principali transiti internazionali. Su questo punto desidererei richiamare la sua attenzione, perchè il problema particolare della mia Liguria si innesta proprio in questa prospettiva.

Già altre volte ho preso la parola per esporre le mie considerazioni sulla particolare situazione della linea Genova-Ventimiglia, di cui potremmo celebrare quest'anno il novantennio, essendo stata inaugurata nel 1871. Ho giudicato mio dovere intervenire nuovamente anche per rendermi interprete, in questa alta sede, delle sempre più pressanti preoccupazioni e delle sempre più vive istanze che sono state espresse in questi ultimi tempi dalle autorità locali e dalla stampa della mia terra.

In data 17 aprile 1961, a Genova, l'assemblea delle Camere di commercio della Liguria approvava una mozione nella quale, dopo avere affermato nelle premesse « che la Genova-Ventimiglia, che costituisce una delle

più importanti vie di comunicazioni internazionali, è tuttora quasi completamente a semplice binario, con numerose stazioni insufficientemente dotate di marciapiedi, con un superato sistema di trazione a corrente alternata trifase; che su detta rete perfino i direttissimi percorrono l'intera tratta a velocità assurdamente basse, sia per le condizioni della linea, sia per l'eccezionale lunghezza dei treni, sia per il sistema di trazione, sia infine per il vincolo di frequenti incroci e di insufficienti marciapiedi; che la potenzialità massima giornaliera sull'intero percorso è di 70 treni e di conseguenza, mentre il traffico viaggiatori, nell'esercizio 1958-59, ha avuto un aumento del 36 per cento rispetto al 1950-1951, l'aumento del numero dei treni è stato soltanto del 25 per cento »; e dopo avere considerata « la grave situazione di abbandono, di insufficienza, di arretratezza, di tutti gli impianti della Liguria occidentale che pure ha così importanti centri portuali, commerciali, turistici, balneari di risonanza mondiale »; chiedeva al Governo: « a) di accelerare al massimo lo stanziamento delle residue somme occorrenti per il completamento della Varazze-Savona e degli impianti di Savona e per la trasformazione della trazione elettrica da alternata trifase a corrente continua, al fine di migliorare le condizioni generali di circolazione e rapidità dei collegamenti e di eliminare l'assurdo economico di molti e molti miliardi da anni investiti in queste opere e completamente infruttuosi, mentre, per contro, le opere già eseguite stanno inutilmente deteriorandosi; b) di adottare tutti i provvedimenti idonei alla realizzazione del raddoppio sulla Voltri-Varazze, in modo da realizzare sull'intera tratta Voltri-Savona (chilometri 42) il doppio binario senza soluzioni di continuità e di procedere, con procedura di urgenza, al completamento dello studio, alla preparazione dei progetti e all'istruzione delle pratiche per lo stanziamento (anche in via induttiva) dei fondi occorrenti, che risulterebbero aggirarsi sui dodici miliardi; c) di aggiornare gli studi relativi all'intero raddoppio della Savona-Ventimiglia, in modo che possa essere realizzata con le medesime caratteristiche del tratto in costruzione Savona-Varazze, onde promuov-

vere le condizioni più efficienti di potenziamento del traffico commerciale e turistico gravitante su detta linea, senza ulteriormente danneggiare lo sviluppo dei centri costieri, oggi spesso impedito dalle particolari ubicazioni delle opere ferroviarie correnti in zona di particolare sviluppo dell'economia turistica ».

Il problema accennato per ultimo dall'ordine del giorno che ho avuto l'onore di leggere, cioè il raddoppio della Savona-Ventimiglia, è quanto mai arduo, onorevole Ministro, perchè gli studi dovrebbero essere rivolti non al raddoppio sulla sede attuale, ma allo spostamento a monte dell'intera linea, con conseguente raddoppio.

Quando negli anni precedenti il 1871 fu costruita la linea, non esisteva assolutamente ancora il problema turistico e non era prevedibile lo sviluppo futuro di tutte le cittadine liguri sulla costa, per cui la linea fu realizzata soprattutto con la preoccupazione di ridurre il costo. Lo dimostra l'andamento planimetrico con le innumerevoli curve di piccolo raggio; lo dimostrano i numerosissimi passaggi a livello un tempo esistenti sulla strada statale Aurelia; lo dimostrano le stazioni, insufficienti alle esigenze del traffico; lo dimostrano i tratti in cui la linea corre lungo la costa, segue i movimenti della costa con i rilevati lambiti dal mare e che nel tempo hanno causato per l'Amministrazione notevoli spese per difendere la sede dalla violenza del mare e dall'opera erosiva dello stesso.

Queste caratteristiche hanno portato in seguito a situazioni insostenibili perchè, estendendosi le cittadine della Riviera sul mare, la linea ferroviaria ne ha impedito un razionale sviluppo ed attualmente rappresenta una vera e propria cintura di ferro che soffoca e comprime e condiziona e limita gravemente la loro vita e l'ulteriore sviluppo.

Se si attuasse il raddoppio lungo la costa sulla sede attuale, nel caso fosse possibile, si arrecherebbe un danno incommensurabile a tutte le cittadine rivierasche, mentre si apporterebbe alle stesse un vantaggio veramente incommensurabile se fossero liberate dalla strozzatura attualmente rappresentata dalla linea anche ad un solo binario.

Se 90 anni or sono fu compiuto un errore, non è possibile che oggi si possa perseverare nell'errore. La soluzione del potenziamento della linea legata al raddoppio puro e semplice sulla sede attuale non potrebbe assolutamente essere da nessuno accettata; l'unica soluzione possibile, onorevole Ministro, è quella rappresentata dallo spostamento a monte.

Comprendo molto bene che si tratti di un'opera colossale, causa l'orografia del terreno, ma mi sorregge in questa mia richiesta la constatazione che la linea Genova-Ventimiglia è, per il suo carattere anche internazionale, una delle più importanti e che si trova attualmente in stridente contrasto con la linea, tutta a doppio binario, corrente da Ventimiglia a Nizza ed a Marsiglia.

Ma ancora più efficace per sostenere la mia tesi penso sia la constatazione dello sviluppo del traffico. Da uno studio fatto in sede ministeriale, « Considerazioni sul potenziamento ed ammodernamento delle linee adducanti ai transiti ferroviari internazionali di Ventimiglia, Brennero e Tarvisio », rilevo che, attraverso il transito di Ventimiglia, nello esercizio 1957-58 sono passati 2.452.000 viaggiatori (in media 6.700 al giorno) e 340.000 tonnellate di merci (in media 930 al giorno) corrispondenti a 23.500 carri (in media 65 al giorno) in entrata ed in uscita, e che le previsioni per il 1970 indicano una entità di traffico pari a 4 milioni di viaggiatori e ad 800.000 tonnellate di merci, corrispondenti a 50.000 carri carichi.

Questi dati, che si riferiscono solo al transito in entrata e in uscita da Ventimiglia, e non riguardano il traffico di viaggiatori e di merci lungo la linea, così ricca di centri commerciali e turistici; questi dati, ripeto, per la loro origine non di parte, sono la più eloquente dimostrazione della necessità di un razionale e radicale potenziamento della linea, potenziamento che non può realizzarsi se non raddoppiando i binari su una sede nuova che consenta maggiore velocità, e che non può trovare conveniente ubicazione se non a monte dell'attuale. È necessario per la Genova-Ventimiglia un atto di coraggio, onorevole Ministro, lasciando assolutamente da parte, come ho sopra affermato, l'idea di un raddoppio sulla

sede attuale che per alcuni tratti sarebbe oltre tutto tecnicamente impossibile. Quanto il Ministero dei lavori pubblici — Servizio nuove costruzioni ferroviarie — sta attuando sul tratto Varazze-Savona dovrà essere attuato lungo tutta la costa da Genova a Ventimiglia. Le considerazioni che hanno portato alla decisione del trasporto a monte e del raddoppio in quel tratto e cioè adeguamento e sicurezza dei trasporti ferroviari, affrancamento dell'espansione urbanistica rivierasca dal vincolo ferroviario, miglioramento della viabilità, valgono per tutta la costa senza eccezione alcuna. Posso anzi aggiungere che, per alcuni tratti, il problema si presenta forse in modo più grave e perciò più urgente.

Ho trovato conforto e sprone per questo mio intervento anche nella relazione dell'onorevole relatore Florena, così completa e di osservazioni e di dati e di richiami e di vissuta esperienza. Il senatore Florena, per la sua alta competenza, accennando alla prima fase di investimenti di 500 miliardi, afferma: « non conosco naturalmente quanto sarà stabilito, ma mi auguro che sia affrontato il completamento del raddoppio della Battipaglia-Reggio e della Genova-Ventimiglia », e nelle pagine precedenti, trattando della necessità di realizzare il doppio binario là dove si è giunti alla saturazione della potenzialità delle linee, afferma ancora: « tale opera (raddoppio della Genova-Ventimiglia) costituisce uno dei fondamentali interventi che dovranno essere affrontati a breve termine ».

Il problema del raddoppio sembra perciò giunto a maturazione: l'evidenza della situazione sembra imporre di forza la soluzione. Non presento, onorevole Ministro, ordini del giorno, perchè ho la viva speranza che ella, nella sua replica, vorrà esporre il pensiero del Ministero, che confido di veder collimare con quello del relatore e con il mio. Mi permetto di ripetere però ancora una volta che la soluzione integrale e razionale del problema del raddoppio la si potrà trovare solo nello spostamento a monte della sede ferroviaria.

In questo modo si armonizzerà l'interesse dell'Azienda con i legittimi interessi del-

la Liguria; armonizzazione che penso sia auspicata e voluta da tutti, e in primo luogo da lei che, proprio per la sua posizione di massimo moderatore del settore, può indirizzare i tecnici a fare quelle scelte che salvaguardino gli interessi di tutti. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Carelli, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

**R U S S O , Segretario :**

« Il Senato,

rilevato che la ricorrente notizia della soppressione della linea ferroviaria Albacina-Civitanova Marche genera in seno alle popolazioni interessate un penoso senso di disagio morale per le preoccupanti ripercussioni negative che una tale evenienza avrebbe nella vita economica della zona;

tenuto conto che la linea ferroviaria in parola — che diramandosi dall'arteria principale Roma-Ancona, si allaccia alla linea di grande traffico volgentesi lungo l'Adriatico — assolve una funzione di raccordo di preminente importanza tecnica e costituisce altresì la spina dorsale delle comunicazioni dell'intera provincia di Macerata, gravitando sulla medesima gli interessi di 330.000 abitanti;

considerato che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato non può prescindere, nell'esaminare i suoi problemi, dal considerare le funzioni di interesse pubblico che le linee ferroviarie facenti capo alla stessa esercitano verso la collettività, anche se la relativa gestione si appalesi deficitaria;

ritenuto in particolare che la linea ferroviaria Albacina-Civitanova Marche rappresenta l'ordinario mezzo di trasporto per gli operai occupati nelle fabbriche e negli opifici dei Comuni situati lungo la linea stessa, per gli impiegati e gli insegnanti residenti nei Comuni medesimi, per gli studenti frequentanti le Università di Macerata e di Camerino e gli Istituti di istruzione

secondaria aventi sede nei Comuni serviti dalla linea predetta ed infine per la generalità dei cittadini che hanno necessità di accedere negli uffici ubicati nel Capoluogo di provincia e negli altri Comuni dislocati lungo la linea in parola;

posto in evidenza che la istituzione sostitutiva di autolinee congestionerebbe il traffico sulle strade ordinarie insufficienti rispetto al numero degli automezzi circolanti sulle medesime ed imporrebbe la costruzione di nuove strade che richiederebbe un fortissimo onere finanziario, superiore, comunque, a quello relativo alla conservazione della linea Albacina-Civitanova;

considerato che la soppressione citata toglierebbe un rilevante numero di passeggeri anche alle linee ferroviarie maggiori delle quali essa costituisce il naturale raccordo e che nel contempo deprimerebbe l'economia di una intera provincia generando una situazione in stridente contrasto con la politica di eliminazione delle zone depresse che da anni lo Stato persegue;

riconoscendo infine la funzione sociale e di interesse pubblico che la linea Albacina-Civitanova Marche assolve,

invita il Governo ad esaminare l'opportunità di conservare la linea predetta, attuandone l'ammodernamento ed il potenziamento in armonia alle esigenze tecnico-economiche della provincia maceratese ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Carelli ha facoltà di parlare.

C A R E L L I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, basterebbe la relazione molto dettagliata del senatore Florena per rendere superfluo ogni intervento. Però noi parlamentari abbiamo doveri ed obblighi che ci invitano ad una particolare collaborazione, sia pure nei limiti consentiti dalle circostanze, volta comunque ad indirizzare iniziative e a riordinare atteggiamenti perchè siano meglio rispondenti alle necessità economiche della Nazione e allo sviluppo e alla sistemazione dei più idonei strumenti tecnico-amministrativi.

Dobbiamo dare atto al Ministro dei trasporti della volontà precisa di por mano ad

un piano di definitivo assestamento delle nostre ferrovie; il problema venne a suo tempo affrontato ed ora trovasi in fase evolutiva con un ritmo veramente accelerato e che lascia supporre risultati positivi, sempre che siano evitate considerazioni attinenti al diretto tornaconto dell'impresa.

Mi permetta l'onorevole Ministro di fare alcune considerazioni di carattere generale e particolare. Innanzitutto mi rendo conto dell'esistenza di tronchi ferroviari a scarso traffico, ritenuti dall'Amministrazione delle ferrovie economicamente non convenienti.

P I C C H I O T T I . Allora vanno potenziati! Si fa presto a distruggere!

C A R E L L I . Volevo dire proprio questo. Tronchi, dicevo, accompagnati da un *deficit* ammontante a 32.330.000.000 di lire e quindi di peso notevolissimo. Nei vari compartimenti la distribuzione della rete ferroviaria segue, o almeno fino ad oggi ha seguito, un criterio prevalentemente sociale, appunto perchè nel quadro generale le constatazioni non vanno fatte in termini di profitto limitato al settore dell'Amministrazione ferroviaria, ma questa deve innestare la sua attività nell'ambito economico e produttivo di tutta la Nazione; l'Azienda non è soltanto di profitto, ma anche di collaborazione sociale.

Inoltre non possiamo prendere provvedimenti estremamente delicati senza prima esaminare la situazione economica della zona nella quale il provvedimento stesso viene ad inserirsi.

C O R B E L L I N I . Quando quelle ferrovie furono costruite, la legge diceva che la ferrovia doveva sostituire la strada nazionale. Questo dice l'articolo 11 della legge del 1865. Quindi per sostituire quelle ferrovie bisogna adottare un servizio stradale che abbia le caratteristiche di strada nazionale.

C A R E L L I . Lei come sempre, collega Corbellini, ha preceduto le conclusioni cui volevo arrivare.

Da calcoli fatti, come vi dicevo, risulta che i 32 miliardi di *deficit* costituiscono l'1 per cento del gettito tributario nazionale, lo 0,16 per cento del reddito nazionale globale, nonché l'1 per cento dell'annuo reddito medio *pro capite*. Pertanto se innestiamo i dati di questo *deficit* nel complesso economico della Nazione, la drammatica situazione viene notevolmente ad attenuarsi, senza voler considerare, ripeto, la positiva influenza del servizio nel più vasto campo dell'economia nazionale.

Ho voluto anche fare una rilevazione di carattere generale e particolare nel medesimo tempo per ogni compartimento, e sono giunto alla conclusione che ci sono compartimenti in cui ogni chilometro di ferrovia a scarso traffico viene a costare 13 milioni, come è il caso di Reggio Calabria, e compartimenti dove viene a costare quasi 10 milioni, come è il caso di Bologna; mentre nel compartimento di Genova il costo-chilometro delle ferrovie a scarso traffico raggiunge gli 8 milioni e mezzo, a Milano circa i 9 milioni, a Roma i 6 milioni e mezzo. La più bassa quota si presenta invece, se non erro, nel compartimento di Trieste, con 4 milioni-chilometro.

Ho voluto citare questi dati per dimostrare, con l'evidenza dei fatti, la necessità di un intervento oculato, non intempestivo, poichè l'intempestività nuocerebbe alle esigenze economiche di ogni regione, di ogni provincia; nuocerebbe, ribadisco, all'obiettività dei provvedimenti che non possono non tener conto delle particolari situazioni spesso alterate dall'inserimento, sia pure involontario e non sufficientemente studiato, di un sistema ibrido di collaborazione tecnica tendente a disintegrare lentamente il sistema primario di collegamento.

Giacchè sono in argomento, mi sia consentito di porre in particolare evidenza la situazione della mia provincia — Macerata — inclusa nel compartimento di Ancona, nella quale il tratto ferroviario ritenuto di scarso traffico è quello che allaccia Albacina a Civitanova Marche; esso è valutato sinteticamente con coefficiente 4,33. Vi sono circa 67 linee con coefficiente superiore; preciso che sugli 88 tronchi ferroviari che dovrebbero essere smantellati, quello di Civitanova-Albacina si trova al sessantottesimo

posto; sicchè nella scala delle precedenze negative esso trovasi a notevolissima distanza. Non voglio con questo dire: smantellate prima le altre linee e poi smantellate la Civitanova-Albacina, ma dico un'altra cosa, onorevole Ministro: non smantelliamo affatto la Civitanova-Albacina, potenziandola, invece. Perchè posso garantirle, signor Ministro, che, specie in questi ultimi periodi, le necessità di carattere economico sono tali da sconsigliare assolutamente la demolizione e lo smantellamento di questa linea, utilissima agli operai, agli studenti che usufruiscono delle due università di Macerata e Camerino, utilissima agli insegnanti che da Macerata o da Camerino o dagli altri Comuni si distribuiscono in tutta la provincia. E poichè sulla linea Civitanova-Albacina gravitano i nove decimi dell'intera economia provinciale, vorrei pregarla di evitare che notizie ricorrenti della soppressione della linea ferroviaria si rinnovino, giacchè ingenerano nella popolazione un certo senso di amarezza ed indirettamente nuocciono all'andamento economico della nostra zona. Bisogna tener presente che la linea ferroviaria, che diramandosi dall'arteria principale Roma-Ancona si allaccia alla linea di grande traffico svolgentesi lungo l'Adriatico, assolve ad una funzione di raccordo di preminente importanza dal lato tecnico e costituisce la spina dorsale delle comunicazioni dell'intera provincia di Macerata, gravitando sulla medesima il Comune capoluogo della nostra provincia ed oltre 52 Comuni, con una complessiva popolazione di oltre 300 mila abitanti.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato non può prescindere dal considerare le funzioni di interesse pubblico che le linee ferroviarie facenti capo alla stessa assolvono verso la collettività; ritenuto quindi che la linea ferroviaria Albacina-Civitanova rappresenta l'ordinario mezzo di trasporto per gli operai, e che, se il movimento merci verificantesi sulla linea di cui sopra ha subito in fondo una flessione di una certa entità, però è in aumento l'uso della ferrovia da parte dei viaggiatori, ritengo, onorevole Ministro, e con me lo ritengono tutti coloro che si interessano delle questioni della provincia maceratese, che non sia pruden-



te smantellare la ferrovia stessa. E pertanto prego lei, onorevole Ministro, di voler riesaminare la situazione anche da un punto di vista particolare.

Mi sia consentito di rilevare che in fondo la ferrovia ha le sue necessità e che non può subire concorrenze, che a lungo andare diventano esiziali al suo rendimento economico.

Allora chiedo a lei, onorevole Ministro, per quale motivo nella linea Macerata-Civitanova eserciti indisturbato la sua attività di concorrenza l'I.N.T. (Istituto nazionale trasporti) che non entra affatto nel calcolo dei famosi coefficienti di rendimento. Si tende ad intensificare il traffico stradale con mezzi concorrenziali e non si vuole migliorare, potenziandolo, l'armamento del tronco citato. È questa una situazione che dovrà essere riesaminata e che comunque ci riallaccia semmai ad una considerazione generale: prima sistemare convenientemente la rete stradale, poi, se opportuno, affrontare il problema della rotaia nel quadro reale delle necessità economiche zonali.

In linea generale l'I.N.T. deve avere funzione integrativa, non sostitutiva.

Ecco perchè, onorevole Ministro, la prego di voler esaminare anche questo aspetto della situazione, l'inserimento, cioè, di detto Istituto nel sistema strada-rotaia; bisogna che l'I.N.T. venga a funzionare non in concorrenza con le vecchie ferrovie, che devono essere potenziate, ma in collaborazione e ad integrazione dell'attività ferroviaria.

Per quanto si riferisce al tratto Albacina-Civitanova, potrei anche farle questa proposta: si favorisca non più il traffico leggero, ma piuttosto il transito di convogli pesanti; nella fattispecie dovrebbe essere tagliata fuori la salita da Corridonia a Macerata, che dovrebbe venir collegata con servizi locali alla linea principale pedecollinare. Ciò sarebbe sufficiente a soddisfare le necessità di capoluogo.

Detto questo, onorevole Ministro, vorrei pregarla di tener conto delle necessità della provincia di Macerata, sia per quanto riguarda il ridotto *deficit*, sia per quanto riguarda le sue particolari esigenze economiche, ribadendo il concetto che l'Ammini-

strazione ferroviaria non deve effettuare un'azione puramente di profitto, ma esercitare un servizio che incida comunque in senso positivo nel quadro generale della economia locale e nazionale, anche se determina un *deficit* sul piano aziendale.

La ringrazio, onorevole Ministro, di avermi ascoltato, e la prego di voler tener conto delle espresse considerazioni, con la speranza che esse possano trovare accoglimento nel suo cuore e nella sua volontà. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Mammucari, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

**R U S S O , Segretario:**

« Il Senato,

considerato lo stato attuale dei trasporti ferroviari di ingentissime masse di operai, impiegati, studenti di Comuni siti negli ampi retroterra economico-scolastici dei maggiori centri industriali, commerciali, scolastici, quali Roma, Milano, Torino, Genova, Napoli, Palermo e così via;

constatata l'assoluta esigenza di eliminare le cause del profondo e giustificato malcontento di tali categorie di viaggiatori, sottoposti al duro sacrificio di almeno due viaggi giornalieri attuati in condizioni non certamente civili;

tenuta presente la sempre maggiore incidenza delle spese di trasporti sulle retribuzioni e sui bilanci familiari delle categorie lavoratrici e piccole produttrici;

convinto della necessità di facilitare e rendere meno oneroso e disagiata il viaggio dal luogo di residenza al luogo di lavoro, reso ancora più defatigante dal caos del traffico cittadino;

invita il Ministro dei trasporti a provvedere affinché siano organizzati servizi di trasporti ferroviari per le categorie di operai, impiegati, studenti, che si recano nei maggiori centri industriali, commerciali, scolastici della nazione italiana, in modo tale da assicurare una maggiore frequenza di treni, orari aderenti alle esigenze di tali



categorie, tariffe differenziali di abbonamento tali da ridurre l'onere derivante dalle spese di trasporto ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore Mamucari ha facoltà di parlare.

**M A M M U C A R I .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, tratterò il problema dell'aumento delle tariffe ferroviarie.

È noto che col 1° luglio sono state aumentate le tariffe ferroviarie, in misura variabile, dal 15 al 10 per cento e ad altra percentuale, a seconda della natura dei trasporti e delle merci. Non è fare dell'ironia il dire che questo è stato un regalo che si è fatto ai lavoratori italiani in occasione delle ferie. È un regalo non certamente gradito, perchè, anche se dovessimo solamente attenerci alle conseguenze che l'aumento dei trasporti ferroviari determina nei bilanci delle famiglie che dovrebbero andare in ferie — sono milioni di famiglie, fortunatamente, che hanno questa possibilità —, se dovessimo, ripeto, solamente tener conto di queste conseguenze, noi dovremmo fare una considerazione alquanto amara, e, cioè, che quando le famiglie dei lavoratori, impiegati od operai, devono godere il meritato periodo di riposo, non si provvede affinché questo periodo di riposo venga facilitato con agevolazioni particolari, ma esso viene, invece, reso più difficile con l'aumento non certamente indifferente delle tariffe ferroviarie che incide sul costo stesso delle ferie e che inciderà in futuro sul tenore di vita di tutte le famiglie italiane per il conseguente aumento dei prezzi.

Vorrei fare presente che oggi l'aumento delle tariffe dei trasporti — di qualunque natura siano e in particolare dei trasporti ferroviari — ha, in un certo senso, la stessa importanza che nel secolo scorso o nei primi anni di questo secolo aveva l'aumento del prezzo del pane.

Nel secolo scorso e all'inizio di questo secolo, l'aumento del prezzo del pane era elemento determinante per l'ascesa di tutti gli altri prezzi e quindi influiva sul tenore di vita della gran parte delle famiglie italiane. Ora, l'aumento delle tariffe ferroviarie avrà

come conseguenza logica sia l'aumento delle tariffe di tutti gli altri mezzi di trasporto — abbiamo visto già altre volte come questa conseguenza si venga a determinare — sia l'aumento dei prezzi di tutti i prodotti. La politica governativa, si afferma, tende a migliorare le condizioni di esistenza del popolo italiano; orbene, non credo che l'attuazione di questa deliberazione sia conforme a questo indirizzo, a quelle dichiarazioni fatte (e ripetute) da questo Governo non appena si è insediato, circa la volontà di creare, ripeto, le migliori condizioni di esistenza per la popolazione italiana e, in maniera particolare, per le famiglie dei lavoratori italiani. Questo regalo non ci voleva e non ci voleva per il fatto che esso precede e non segue l'annunciata sistemazione del sistema ferroviario. Direi che è un brutto regalo, anticipato, che si sarebbe forse potuto comprendere se si fossero prima migliorate le ferrovie in maniera da poter chiedere agli utenti, a seguito delle grandi spese sostenute per l'ammodernamento delle ferrovie, sia della rete principale sia delle reti secondarie, di contribuire alle spese fatte.

Non dobbiamo tener conto soltanto dei viaggiatori che usufruiscono delle grandi linee, ma dobbiamo tener conto anche dei viaggiatori che usufruiscono del servizio di trasporto ferroviario secondario e che sono lavoratori, operai, braccianti, studenti, che non viaggiano per divertimento, ma per necessità di lavoro o di studio.

L'aumento delle tariffe ferroviarie avrà conseguenze negative su tutta la situazione economica italiana. Vorrei porre in evidenza alcune di queste conseguenze. Oltre all'aumento generale dei prezzi, conseguenza questa estremamente grave e seria, che peggiorerà le condizioni di esistenza dei lavoratori, io vorrei far rilevare quale sarà la conseguenza per le categorie dei viaggiatori, che ogni giorno, almeno per due volte al giorno, debbono usufruire dei treni per andare a lavorare o per andare a studiare, cioè per le categorie degli operai, dei braccianti, degli impiegati, degli studenti. Non so se qualcuno abbia assistito alla partenza o all'arrivo degli operai, degli impiegati, dei braccianti e degli studenti con i treni cosiddetti operai.

Credo che, se si dovesse descrivere il modo come viaggiano queste centinaia di migliaia di cittadini (che forse oggi si possono valutare in qualche milione), che si spostano da Comuni siti nell'entroterra ai maggiori centri industriali, commerciali e scolastici del nostro Paese, si sarebbe indotti a domandarci se siamo in un Paese civile, se veramente siamo in una Repubblica democratica fondata sul lavoro, nella quale il soggetto fondamentale dovrebbe essere il lavoratore, il cittadino che opera e che produce, o il cittadino che studia, per poter produrre meglio in futuro. Accadono, alle stazioni, scene selvagge sia a Milano che a Roma, sia a Torino che a Genova: lavoratori che debbono viaggiare aggrappati agli sportelli dei vagoni, numero di vagoni assolutamente insufficiente. D'inverno gli utenti debbono viaggiare esposti, direi, alle intemperie e d'estate soffocati dal caldo. E a questi disagi, che aggravano la pesante situazione di queste categorie e specialmente della categoria degli operai, che debbono subire lo sfruttamento sul posto di lavoro, e il disagio del viaggio nell'interno della città, si aggiunge l'aumento delle tariffe ferroviarie.

A proposito della misura dell'aumento, credo che vi sia una specie di ironia nel provvedimento relativo, perchè l'articolo primo stabilisce che l'aumento è del 15 per cento e poi al secondo comma recita: « Fanno eccezione i prezzi dei biglietti di abbonamento settimanale o festivo per gli operai, impiegati e braccianti ». Allora si trae un respiro di sollievo, ma, dopo una virgola, l'articolo aggiunge « che sono aumentati del 10 per cento ». Credo che questa sia una maniera ironica di trattare le categorie che maggiormente contribuiscono al bene della Nazione e alla produzione della ricchezza nazionale.

Ma quali sono le conseguenze di questo aumento dei prezzi? Trattammo qui la questione quando furono aumentate le tariffe degli autotrasporti che portano i lavoratori e gli studenti dai piccoli Comuni delle varie provincie ai centri più importanti. Tale aumento inciderebbe fortemente sul bilancio di questi lavoratori e ci si augurava che le Ferrovie non seguissero l'esempio delle società private: si pensava che il Governo avrebbe tenuto

presente che questo servizio di trasporto è un servizio sociale, che deve anche costare allo Stato e non solo ai cittadini, altrimenti non si capisce cosa sia il carattere sociale di un servizio. Il concetto di socialità deriva dal principio che, se un servizio deve servire per determinati fini sociali, non deve costare alle categorie per le quali deve essere realizzato, ma deve costare alla collettività e in modo particolare ai ceti più abbienti.

I lavoratori, che prima usavano le autocorriere, dopo l'aumento delle tariffe hanno fatto il sacrificio di fare un po' di strada a piedi per prendere il treno o si sono arrangiati in qualche modo per arrivare alla prima stazione ferroviaria. Questi cittadini sono oggi beffeggiati dall'aumento delle tariffe ferroviarie, che rappresenta per loro un onere non indifferente. Noi sappiamo che in generale i lavoratori, che vengono dalla provincia, sacrificando il sonno e una buona parte del cosiddetto tempo libero (per chi va in città come Milano, Torino o Roma, dove giornalmente affluiscono centinaia di migliaia di lavoratori, i viaggi di andata e ritorno impiegano due ore, due ore e mezzo, quando non si arriva a quattro), hanno retribuzioni non elevate, perchè non sono operai specializzati; arrivano, nella gran parte dei casi, alla qualifica di operai qualificati e il loro salario si aggira sulle 40-45.000 lire al mese. Quando da questa retribuzione togliamo le spese di trasporto (sia ferroviario sia urbano) ci accorgiamo che, a parte il sacrificio, per le condizioni veramente incivili nelle quali debbono viaggiare, per gli orari, per i vagoni, che sembrano vagoni per schiavi, resta loro per vivere una somma che si aggira sulle 30-35.000 lire, come risulta da un'analisi da me fatta, relativa alla regione laziale, e da informazioni prese per la regione lombarda.

Inoltre, nei Comuni dai quali provengono, specie se sono centri agricoli che ormai di agricolo hanno semplicemente il nome perchè sono diventati centri di immigrazione permanente di operai verso le grandi città, gli affitti non sono di due o tre mila lire al mese, ma arrivano anche a dieci o quindici mila, soprattutto per le nuove costruzioni.

Ora, a mio avviso, il Governo avrebbe dovuto esaminare questa situazione (non credo

che non sia a conoscenza di questo stato di cose), il Ministro del lavoro avrebbe dovuto far presente al Ministro dei trasporti e al Consiglio dei ministri, quando di tale questione si è discusso, qual è la situazione reale di queste categorie di lavoratori. E non si tratta di poca gente. Se prendiamo semplicemente in considerazione quattro centri, Genova, Torino, Milano e Roma, non esagero nell'affermare che almeno sette o ottocentomila persone, parlo soltanto di lavoratori, ogni giorno si recano dai paesi di origine al centro di lavoro e ritornano, senza parlare poi degli studenti, i quali pure debbono essere presi in considerazione, perchè gli studenti, che si recano a studiare nei centri più importanti delle provincie o delle regioni, non appartengono alle categorie degli abbienti: sono costretti a viaggiare ogni giorno i figli di lavoratori, di piccoli produttori o di impiegati, non i figli di benestanti i quali, in genere, quando devono studiare nella grande città, vi si stabiliscono, andando in qualche pensione, o nei collegi, o presso parenti; si sistemano insomma in una determinata maniera.

Ora, l'aumento delle tariffe ferroviarie graverà pesantemente sul bilancio di queste famiglie e renderà loro ancora più difficile l'esistenza. Questa è una prima considerazione, che riteniamo necessaria se vogliamo operare in conformità alle enunciazioni che questo Governo ha fatto; (non dico in conformità alle enunciazioni, di cui alla Carta costituzionale, della quale sempre si parla, ma della quale, quando si tratta di applicarla, puntualmente si dimenticano alcuni particolari articoli).

Una seconda conseguenza si avrà nei confronti dell'agricoltura. Noi abbiamo avuto, due giorni or sono, a Roma una manifestazione civilissima: due autotreni si sono recati al centro della città, guidati da rappresentanti di alcune aziende agrarie, e a piazza di Spagna e a via del Lavatore hanno regalato le pesche ai cittadini. Come mai è avvenuto un fenomeno di questa natura? Perchè nella provincia di Roma e nel Lazio, a causa di quelle sollecitate trasformazioni delle colture, piccoli, medi e grandi proprietari hanno trasformato le coltivazioni da estensive in intensive e, fra l'altro, hanno piantato dei frut-

teti. Orbene, le pesche sono state pagate dalle 7 alle 15 lire al chilo! Ho parlato io con dei proprietari medi che sono stati obbligati a vendere le pesche a 10 lire al chilo. Le pesche sono state regalate nel centro di Roma per fare un'azione di carattere dimostrativo.

Nell'Italia meridionale i prodotti ortofrutticoli quanto costano? Qual è l'incidenza dell'aumento delle tariffe ferroviarie su questi prodotti? Mentre nell'Italia del nord vi è, in generale, la grande produzione industrializzata di frutta e di ortaggi, nell'Italia centrale e meridionale ha in genere un peso prevalente la piccola e media produzione. Teniamo presente che, per recare i prodotti ortofrutticoli alle stazioni, dove debbono essere caricati negli scarsissimi carri refrigeranti che sono a disposizione dell'economia agricola del centro e del sud d'Italia, occorre già pagare un costo di trasporto estremamente elevato a causa della situazione delle strade interne.

Chi ha viaggiato per la Campania, per la Lucania, o anche per determinate zone del Lazio, sa quanto è difficile sviluppare un'attività di trasporto di derrate alimentari, di derrate agricole, dai centri di produzione piccoli e medi, fino ai luoghi in cui questi prodotti debbono essere caricati.

L'aumento delle tariffe, anche se in misura minore al 15 per cento, mentre incide in un certo modo sull'agricoltura industrializzata del Nord, si palesa estremamente pesante per la piccola e media impresa centro-meridionale, aggravando la crisi esistente, come è dimostrato dalla pacifica dimostrazione della distribuzione gratuita di pesche in Roma.

Come mai questo problema non è stato esaminato? Come mai, in sede di Conferenza nazionale dell'agricoltura dove dovrebbero essere (e forse saranno) esaminati in modo particolare i problemi delle piccole e medie imprese, non si è parlato di questo problema? Come mai il Presidente del Consiglio, che più volte si è interessato dei problemi dell'agricoltura, a proposito dei quali si scontrò, anche se per ragioni politiche, con l'onorevole Bonomi dopo il suo viaggio in Calabria, non si è ricordato di tante promesse quando si è trattato dell'aumento delle tariffe ferroviarie?

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Onorevole senatore, non l'ho voluta interrompere prima, ma poichè insiste debbo avvertirla che le tariffe di trasporto per i prodotti ortofrutticoli non sono state ritoccate.

M A M M U C A R I . Bisogna allora che la legge sia più chiara.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Se vuole saperlo, ho ricevuto anche molti messaggi di ringraziamento da parte delle categorie interessate. La prego pertanto di prendere atto che aumenti non vi sono stati.

M A M M U C A R I . Ma nella legge si parla di aumento dei coefficienti.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. La disposizione riguarda evidentemente altri generi. E poi a che legge fa riferimento? L'aumento delle tariffe è stato fatto con un decreto.

M A M M U C A R I . Ho qui il decreto del Presidente della Repubblica in questione, del 24 giugno 1961.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Il decreto è del 30 giugno. Comunque risponderò dettagliatamente.

M A M M U C A R I . Risparmierò allora questa critica, che atteneva al decreto del Presidente della Repubblica del 24 giugno. Se vi è stato un successivo provvedimento che ha chiarito questo punto, tanto di guadagnato: questa polemica può essere messa da parte.

Per quanto riguarda il trasporto dei viaggiatori, a proposito delle categorie degli operai, dei braccianti, degli impiegati e degli studenti, ho presentato un ordine del giorno, che spero il Ministro vorrà prendere in considerazione. Esso è del seguente tenore: « Il Senato, considerato lo stato attuale dei trasporti ferroviari di ingentissime masse di operai, impiegati e studenti da Comuni siti negli ampi retroterra economico-scolastici dei maggiori centri industriali e commerciali, quali Roma, Milano, Torino, Genova, Napoli, Pa-

lermo e così via; constatata l'assoluta esigenza di eliminare le cause del profondo, giustificato malcontento di tali categorie di viaggiatori, sottoposte al duro sacrificio di almeno due viaggi giornalieri, attuati in condizioni non certamente, il più delle volte, civili; tenuta presente la sempre maggiore incidenza delle spese di trasporto sulle retribuzioni e sui bilanci familiari delle categorie lavoratrici e piccolo-produttrici; convinto della necessità di facilitare e rendere meno oneroso e disagiavo il viaggio dal luogo di residenza al luogo di lavoro, reso ancora più defaticante dal caos del traffico cittadino; invita il Ministro dei trasporti a provvedere affinché siano organizzati servizi di trasporti ferroviari per le categorie degli operai, impiegati e studenti che si recano nei maggiori centri industriali, commerciali e scolastici della Nazione italiana in modo tale da assicurare una maggiore frequenza di treni, orari aderenti alle esigenze di tali categorie, tariffe differenziali di abbonamento tali da ridurre l'onere derivante dalle spese di trasporto ».

Ultima questione è quella della soppressione dei cosiddetti rami secchi. Si è sparsa la voce che nel Lazio dovrebbero essere soppressi 386 chilometri di linee ferroviarie che, si dice, non sarebbero produttivi. Alcuni di questi rami cosiddetti secchi sono però di estrema importanza. Basta citare soltanto la ferrovia Civitavecchia-Orte.

Ora, se la volontà di sopprimere questa linea è confermata, vorrei fare modestamente presente che tale soppressione, poichè non vi è un sistema stradale adeguato per collegare Civitavecchia con l'entroterra, può portare a conseguenze estremamente negative per il porto di Civitavecchia. Teniamo presente inoltre che, quando verrà approvato ed applicato il piano di investimenti per 400 miliardi di lire per la Sardegna, l'importanza di Civitavecchia, porto essenziale nelle comunicazioni con l'isola, aumenterà notevolmente. Pertanto, se noi non potenziamo il sistema di trasporti interni, che possano collegare non soltanto il porto di Civitavecchia all'entroterra, ma, attraverso Civitavecchia, anche la Sardegna alle zone centrali del nostro Paese, noi non dico che verremmo meno ai fini, che

intende perseguire il piano di investimento, ma certamente non faciliteremmo lo sviluppo funzionale del porto di Civitavecchia.

Bisogna altresì considerare che questi 386 chilometri di linee cosiddette passive attraversano zone agricole nelle quali operano piccole e medie proprietà, mentre altre zone sono addirittura zone di riforma nelle quali da parte di piccoli e medi imprenditori si sta compiendo un grande sforzo per migliorare le produzioni ed adeguarle alle moderne esigenze. Ora, il trasporto ferroviario, specialmente per le derrate agricole, è essenziale e non si può sostituire con il trasporto tramite autotreni, in quanto per tali zone il trasporto ferroviario fino ad ora è il trasporto più conveniente.

Vorrei chiedere pertanto all'onorevole Ministro se non è possibile riesaminare quelle soppressioni, che si dice siano state già deliberate in maniera definitiva, poichè la maggior parte dei 386 chilometri di ferrovie da sopprimere, che interessano il Lazio, sono in provincia di Viterbo, in provincia di Frosinone ed in parte anche in provincia di Roma e, ripeto, sono linee di particolare interesse per le popolazioni delle zone che attraversano. Soltanto la notizia della soppressione di queste linee ha determinato poderose manifestazioni di lavoratori e di contadini delle zone interessate, specialmente del viterbese. Quindi, ripeto, il riesame di queste soppressioni, se non per tutte le linee, almeno per quelle che hanno una prospettiva di sviluppo in base alle attività economiche locali, sia, ad esempio, per quanto ha riferimento al futuro del porto di Civitavecchia, sia per quanto ha riferimento ai comprensori ad intenso sviluppo agricolo, sarebbe un'azione estremamente positiva per l'economia delle zone che sono attraversate da queste linee secondarie.

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore D'Albora, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Si dia lettura dell'ordine del giorno.

**R U S S O , Segretario:**

« Il Senato,

considerato che il volume del traffico di Napoli è in continuo aumento e che la rete stradale esistente non è in condizione di assorbitarlo sia per la speciale configurazione topografica della città, costretta tra la collina ed il mare, che per la parte di essa occupata dal "centro storico" e pertanto non suscettibile di sventramenti o modifiche;

tenuto conto che il problema è stato ampiamente studiato da tecnici esperti i quali hanno convenuto che, per risolverlo, è necessaria, tra l'altro, la costruzione di una ferrovia metropolitana che colleghi i centri di maggiore sviluppo e le stazioni delle linee secondarie,

invita il Governo a predisporre, a somiglianza di quanto è stato fatto per la città di Roma, un apposito disegno di legge che ne consenta la rapida e indispensabile attuazione ».

**P R E S I D E N T E .** Il senatore D'Albora ha facoltà di parlare.

**D ' A L B O R A .** Onorevole Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, debbo cominciare con due constatazioni positive: la prima riguarda il mio intervento dello scorso anno su questo bilancio e la seconda riguarda la relazione del senatore Florena.

Lo scorso anno illustrai il seguente ordine del giorno: « Il Senato, rilevato che dall'esame del disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti risulta che quello relativo all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, allegato in appendice al n. 1, presenta, così come per gli anni precedenti, ancora un notevole disavanzo; considerato che le Ferrovie rappresentano la massima impresa industriale e commerciale dello Stato e che è indispensabile che l'Amministrazione ferroviaria disponga dei mezzi necessari per provvedere, sia alla conservazione ed al controllo della rete e del materiale rotabile in modo da assicurare la efficienza, la sicurezza e la velocità del traffico, sia al suo ammodernamento onde ade-

guarsi alle moderne esigenze per sostenere con successo la crescente concorrenza degli altri mezzi di trasporto anche in vista della progressiva attuazione del Mercato comune europeo; considerato ancora che è urgente studiare e definire i provvedimenti necessari perchè siano eliminate le cause che determinano la situazione attuale; invita il Governo a procedere al più presto alla nomina di una Commissione di esperti in materia, integrata eventualmente da membri del Parlamento, la quale, tenuti presenti gli studi già esistenti, formuli in breve tempo proposte concrete di revisione e coordinamento delle varie attività pubbliche e private che agiscono nel campo dei trasporti affinchè non interferiscano tra loro ma si completino e si integrino nell'interesse dell'economia nazionale ».

A conclusione del dibattito lei, signor Ministro, rispose testualmente così: « Signor Presidente, vorrei dare una risposta esauriente sull'ordine del giorno D'Albora. La situazione dell'Azienda ferroviaria è già stata oggetto di attento esame da parte del Consiglio dei ministri il quale ha ritenuto di investire il Comitato interministeriale della ricostruzione che ha iniziato l'esame del problema. E così rispondo anche al senatore Solari che aveva trattato questo argomento. In tale sede è stato manifestato l'intendimento del Governo di accentuare la condotta economica dell'Azienda e di dare un coerente sviluppo all'iniziativa già presa per il potenziamento tecnico-economico della medesima. Ciò dimostra la vigile cura del Governo per il problema ferroviario il quale continuerà ad essere seguito nelle sedi e con gli strumenti che appariranno più idonei. È pure intendimento del Governo studiare e trattare i problemi dei trasporti in un quadro organico affinchè l'attività dei vari mezzi si completi e si integri nell'interesse della collettività. Frattanto in relazione alla necessità di predisporre con ogni sollecitudine, in vista anche della graduale attuazione del Mercato comune, le misure idonee a garantire un coordinato impiego degli investimenti in materia ferroviaria e stradale e dei mezzi di esercizio, ho già dato le istruzioni alle dipendenti Direzioni generali del mio Ministero perchè la reciproca collaborazione sia ulteriormente in-

tensificata. D'altro canto, d'accordo col collega Ministro dei lavori pubblici, onorevole Zaccagnini, i direttori generali competenti delle due Amministrazioni sono già stati interessati ed hanno già incominciato ad esaminare in comune i problemi che sono sul tappeto ed a proporre soluzioni concrete ed idonee ».

Il Presidente mi chiese se mantenevo l'ordine del giorno ed io risposi: « Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro. In sostanza la Commissione da me proposta sarebbe stata costituita con i due direttori generali del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dei trasporti, se ho ben compreso. (*Cenni di assenso dell'onorevole Ministro dei trasporti*). Io mi auguro che questi direttori generali, che certamente sono dei competenti e conoscono i problemi in esame, possano giungere rapidamente alle desiderate conclusioni, ma penso che, forse, in seguito dovremo tornare sulla mia proposta. Per ora non insisto sull'ordine del giorno ».

Sono oggi lieto di constatare che la mia profezia si è avverata, perchè il Ministro, ritengo per meglio avvalorare le conclusioni cui erano pervenuti i direttori generali incaricati, ha nominato una Commissione di esperti le cui conclusioni sono state annunciate dalla stampa e comunicate al Senato venerdì scorso.

La seconda constatazione favorevole, come dicevo prima, riguarda l'ampia, esauriente relazione del collega Florena. L'illustrazione della situazione ferroviaria italiana ed i raffronti statistici contenuti nel suo elaborato sono veramente completi, pregevoli e degni della sua competenza in materia. Peccato che il tempo modestissimo a nostra disposizione non abbia, almeno a me, che non ho l'onore di far parte della Commissione competente, consentito un approfondito esame della relazione, ma essa resterà sempre un documento completo sui problemi che interessano la vita delle ferrovie italiane e sulle possibili loro soluzioni.

E desidero subito associarmi al saluto che il senatore Florena rivolge alla benemerita famiglia dei ferrovieri italiani che, dai massimi dirigenti, agli ingegneri, al più modesto dei manovali, pur tra innumerevoli difficoltà

da continua prova di responsabile attaccamento al dovere e assicura a questo ramo dei trasporti la vita quotidiana, nell'interesse della Nazione.

Ma veniamo ad un rapido esame della situazione. Si domanda il relatore, quasi a conclusione del suo lavoro: « Con questa prospettiva, sorge in me la domanda: sono sufficienti 800 miliardi? ».

Il parere degli esperti è che nelle nostre ferrovie c'è tutto da rifare, che non basta stanziare altre centinaia di miliardi, ma che occorre prima di tutto restituire all'Azienda ferroviaria il carattere aziendale che ha perduto e, con esso, quella elasticità e quella efficienza che sono un lontano ricordo del passato.

Non è infatti lecito attribuire soltanto al fato il ripetersi di incidenti, come quello di Ospedaletto, di Cassano o della galleria di Bonassola; e non è certo a caso che la stessa stazione di Roma Termini sia rimasta, qualche mese fa, paralizzata per ore ed ore, per il deragliamento di un carro; né è un caso che il rapido Napoli-Roma — come è avvenuto qualche mese fa — arrivi e si fermi a qualche chilometro da Sezze Romano per attendere il cambio di un locomotore, giungendo a destinazione con un'ora e venti minuti di ritardo su una percorrenza di due ore.

È necessario che le nostre ferrovie conservino invece la meritata nomea che si erano acquistate per la regolarità e precisione del servizio.

Il fatto è che il sistema ferroviario italiano è ormai vecchio, perchè, su di un totale di 19.700 chilometri di binari, oltre un terzo ha dai 20 agli 80 anni di età e, quindi, occorrerebbe con urgenza sostituirli; perchè il 65 per cento dei ponti e dei viadotti ed il 35 per cento delle gallerie sono vecchie di almeno mezzo secolo ed abbisognano, in conseguenza, di una minuziosa manutenzione; perchè il 23 per cento dei deviatori risultano assolutamente insufficienti (l'ultimo incidente, quello della stazione di Venezia, è avvenuto proprio a causa del mancato funzionamento di uno di questi deviatori); perchè i tracciati delle linee, comprese quelle principali, appaiono superati, rispetto alle necessità odierne; perchè il 30 per cento dei loco-

motori e delle carrozze ed il 50 per cento dei carri hanno più di 30 anni di vita ed il parco materiale rotabile è ormai insufficiente.

Nel 1939 esistevano 7.000 vetture, per un totale di 180 milioni di viaggiatori. Nel 1960 il numero dei viaggiatori è salito a 380 milioni, si è quindi più che raddoppiato; il parco vetture, che per adeguarsi proporzionalmente dovrebbe poter contare sulle 15.000 unità, ne dispone attualmente solo di 9.500, delle quali 1.300 dovrebbero essere eliminate per ragguardevole anzianità di servizio.

Lo stesso avviene per i carri merci. La disponibilità è di 126.000, la stessa del 1939; ma di essi solo 100.000 non superano i cinquanta anni di vita.

Per ricondurre la situazione a quella del 1939, eliminati i 26.000 carri eccessivamente invecchiati, occorrerebbe costruirne almeno 30 mila. Ma non basta rimodernare il parco del materiale rotabile, perchè è necessario sostituire circa 7.000 chilometri di binari e 10.500 deviatori, con una spesa che supera i 300 miliardi; sistemare viadotti e gallerie; effettuare indispensabili rettifiche di linee; rimettere in sesto i caselli ferroviari; fornire di adeguate attrezzature i 16.400 passaggi a livello esistenti — ed è questa una piaga gravissima dell'Amministrazione ferroviaria! — cercando di eliminarne il maggior numero possibile.

Per fare tutto questo, a mio avviso, occorrono oltre 1.300 miliardi e perciò è giusta la domanda che si pone il senatore Florena. Per ottenere risultati positivi è necessario continuare l'opera che lei, signor Ministro, ha coraggiosamente iniziato, ma è anche necessario rinnovare i criteri di gestione della più grande azienda italiana in mano dello Stato che versa in condizioni di completo dissesto e, se non è a terra del tutto, ciò avviene grazie alle iniezioni di pubblico denaro o ad accorgimenti di bilancio che peggiorano, per altro, la situazione, rendendo ancora più evidenti i suoi mali.

Tanto per fare un esempio, per il rinnovo del materiale, prima della guerra si spendeva intorno al 5 per cento dell'erogazione totale; oggi siamo, in media, al di sotto del 2 per cento. E nello stato di spesa che stiamo esaminando, per contenere in qualche modo



il gravoso disavanzo di gestione, si è provveduto a decurtare di 15 miliardi e 700 milioni il capitolo « manutenzione del materiale rotabile e della linea ». Oggi il Ministero dei trasporti si occupa soltanto delle ferrovie; nel suo ambito la motorizzazione civile è una povera cenerentola, mentre il suo compito dovrebbe essere quello di stabilire le direttive di massima di una politica dei trasporti, così come, più o meno, fa il Ministero delle partecipazioni statali, ma non può, nè deve essere il gestore diretto della Azienda ferroviaria, perchè gli sarà sempre difficile conseguire i sani, necessari ed indispensabili criteri di economia che la situazione richiede.

Valga, per esempio, la situazione dei cosiddetti rami secchi. Le linee a traffico scarso o, comunque, finanziariamente troppo oneroso, ammontano a 4.500 chilometri, con un deficit di oltre 32 miliardi. Alcune di esse sono, purtroppo, di fresca data perchè ottenute sulla scorta di pressioni politiche od elettorali.

Per quello che si sa, il Consiglio dei ministri dovrebbe decidere solo sulle soppressioni di 1/3 dei tronchi onerosi, circa 1.600 chilometri, nel giro dei prossimi anni. Comprendo che provvedimenti siffatti non sono di facile attuazione, ma dove le strade esistono ed il servizio può essere effettuato con automezzi occorrerebbe non esitare per realizzare un'operazione sulla quale tutti gli esperti si sono dichiarati d'accordo. Il Ministro del bilancio preannunciò, qui al Senato, dei provvedimenti per il risanamento dell'Azienda ferroviaria e le sue dichiarazioni, certamente condivise da lei, signor Ministro, toccano veramente alcuni punti essenziali del problema ferroviario.

Occorre convenire sull'opportunità di mutare la composizione del Consiglio di amministrazione e di eleggere alla Presidenza di esso una persona diversa dal Ministro, che dovrebbe restare il supremo giudice di ogni situazione evitando, per esempio, che egli — cui spetta la decisione sui reclami in prima istanza per le promozioni — sia nello stesso tempo a capo del Consiglio che le effettua. È necessario altresì, a mio avviso, istituire subito una Commissione di coordi-

namento per i trasporti, siano essi stradali, aerei, marittimi, ferroviari o fluviali. Una soluzione piena del problema appare assai difficile, come sono difficili e scabrosi tutti i problemi che comportano spostamenti e modifiche organiche di amministrazioni statali; ma un collegamento tra i due gruppi di Amministrazioni (lavori pubblici e trasporti), soprattutto in vista del piano d'investimento e di ridimensionamento della rete ferroviaria e del piano autostradale e stradale, che da poco è stato qui approvato, appare indispensabile. Basterà, per questo, il collegamento al vertice al solo livello dei Ministri?

A mio modesto parere, tale collegamento deve esistere sia sul piano consultivo e programmatico, come potrebbe essere un Consiglio superiore dei trasporti, sia sul piano esecutivo al livello dei funzionari, al fine di consentire un'elaborazione concordata dei programmi e dei relativi provvedimenti. Così potremo, finalmente, cominciare a vedere attuata una linea politica coerente in un campo di attività, come quello dei trasporti, che ha una sua indivisibile unità economica. Mi sia consentito, prima di concludere, di spendere poche parole sulla situazione della stazione principale di Napoli.

Tempo fa, presentai un'interrogazione per conoscere quando e con quali mezzi si sarebbero ultimati i lavori in corso per la costruzione di tale stazione. Mi si rispose che i lavori sarebbero stati ripresi al più presto e che i fondi erano stati stanziati. In verità, i fondi stanziati ammontano a solo 900 milioni e con essi, nel periodo di due anni, potrà essere ultimato tutto il rustico compreso l'edificio alto, ma il completamento si arresterà a quota m. 8, mentre il resto rimarrà incompleto, in attesa della destinazione da dare al cosiddetto « grattacielo » e dei fondi ancora necessari.

Non so se il destino di Napoli sia quello delle opere incompiute; infatti di tale gruppo fanno parte: la Circumflegrea, che forse per motivi di anzianità figura al primo posto nell'elenco delle nuove costruzioni ferroviarie e per la quale, fino a oggi, si sono spesi inutilmente 1 miliardo e 800 milioni; il nuovo politecnico; la Via Marittima, e non



c'era proprio bisogno che ad esse si aggiungesse la nuova stazione ferroviaria.

Non voglio fare qui la storia di questo edificio: certo si è che con un concorso nazionale, dal quale era lecito sperare, per il nome e la valentia dei partecipanti, un edificio degno di una città che, tra l'altro, ha necessità di bene accogliere i numerosi turisti che la frequentano; invece, fra tante elaborazioni ed aggruppamenti tendenti a non scontentare nessuno, si sono scontentati il buon gusto ed i cittadini napoletani.

Comunque, è necessario finire questi lavori per non allungare, come ho detto prima, l'elenco delle opere incomplete che non fanno onore nè a Napoli, nè al Governo.

E vorrei ancora cogliere l'occasione per raccomandare la costruzione a Napoli di una metropolitana che possa venire in soccorso alla difficile situazione del traffico cittadino che si aggrava con l'aumento della motorizzazione.

Questa città, come è risaputo, ha antiche origini e il centro cittadino coincide quasi con il centro storico, dove non sono possibili demolizioni per ottenere allargamenti di strade che sono ormai insufficienti ed inadeguate.

La costruzione di una ferrovia sotterranea opportunamente studiata, con direttrice in senso longitudinale e trasversale e con i necessari collegamenti, si rende ormai necessaria ed urgente.

Per il raggiungimento di tale scopo voglio sperare che, dato l'indirizzo meridionalistico del Governo, venga presto presentato al Parlamento un progetto di legge simile a quello approvato e messo in atto per la città di Roma.

Ed ho finito, signor Ministro. Certo il suo compito non è facile nè lieve, ma io spero che ella saprà trovare la via giusta e promuovere, attraverso la collaborazione degli esperti, gli opportuni provvedimenti di legge, perchè le ferrovie italiane mantengano il meritato prestigio che, attraverso il lavoro e la capacità dei dirigenti, dei tecnici, dei funzionari e di tutti i dipendenti, nessuno escluso, hanno saputo conquistarsi nel mondo. *(Applausi dalla destra)*.

**P R E S I D E N T E**. Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 12,40).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari