

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 18 LUGLIO 1961

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,  
indi del Vice Presidente CESCHI

#### INDICE

<b>Autorizzazioni a procedere in giudizio:</b>	
Presentazione di relazioni . . . . .	Pag. 20736
<b>Congedi . . . . .</b>	<b>20735</b>
<b>Disegni di legge:</b>	
Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti . . . . .	20735
Deferimento all'esame di Commissioni permanenti . . . . .	20736
Presentazione di relazione . . . . .	20736
Trasmissione . . . . .	20735
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (1413) (Seguito della discussione e approvazione):	
ANGELILLI . . . . .	20757
BATTAGLIA . . . . .	20761
CADORNA . . . . .	20769
CARELLI . . . . .	20761
CERVELLATI . . . . .	Pag. 20761, 20762
CORBELLINI . . . . .	20768
CROLLALANZA . . . . .	20758
D'ALBORA . . . . .	20754
DE LEONARDIS . . . . .	20764, 20765
DI GRAZIA . . . . .	20757
FLORENA, <i>relatore</i> . . . . .	20754 e <i>passim</i>
GAIANI . . . . .	20759
GENCO . . . . .	20770
GOMBI . . . . .	20757
GRAMEGNA . . . . .	20762
MAMMUCARI . . . . .	20760
MARIOTTI . . . . .	20767
MOLINARI . . . . .	20760
NENCIONI . . . . .	20768
PAJETTA . . . . .	20763
PELLEGRINI . . . . .	20763
PICARDI . . . . .	20757
SANSONE . . . . .	20756
SOLARI . . . . .	20755
SPATARO, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	20736 e <i>passim</i>
ZANE . . . . .	20764

« Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » (1179), e « Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » (1541), *d'iniziativa del senatore Corbellini* (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 20772
ANGELINI Armando, <i>relatore</i> . . . . .	20772
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	20771
SANSONE . . . . .	20772

**Interpellanze:**

Annunzio . . . . .	Pag. 20773
Per lo svolgimento:	
PRESIDENTE . . . . .	20773
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	20773
PAPALIA . . . . .	20772

**Interrogazioni:**

Annunzio . . . . .	20773
--------------------	-------

## Presidenza del Presidente MERZAGORA

**PRESIDENTE.** La seduta è aperta. (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 13 luglio.

**GRANZOTTO BASSO**, Segretario, dà lettura del processo verbale.

**PRESIDENTE.** Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

### Congedi

**PRESIDENTE.** Ha chiesto congedo il senatore Donati per giorni 2. Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

### Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

**PRESIDENTE.** Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Provvidenze per l'olivicoltura » (1651);

« Prezzo di cessione all'industria saccarifera delle barbabietole da zucchero di raccolto 1959 e 1960 » (1652), d'iniziativa dei deputati Bonomi ed altri.

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

### Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissioni permanenti

**PRESIDENTE.** Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Uso dell'abito civile da parte dei militari del Corpo della guardia di finanza per esigenze di servizio » (1628), previo parere della 1ª Commissione;

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Norme sulla tariffa per le prestazioni professionali dei geometri » (1631), di iniziativa dei deputati Castellucci ed altri, previo parere della 2ª Commissione;

« Contributo dello Stato ai Comuni per la costruzione e il miglioramento degli impianti elettrici » (1647), di iniziativa del deputato Alessandrini, previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Norme sulla tariffa per le prestazioni professionali dei dottori agronomi e dei periti agrari » (1630), di iniziativa dei deputati Marengli ed altri, previo parere della 2ª Commissione;

« Provvidenze per l'olivicoltura » (1651), previo parere della 5ª Commissione;

« Prezzo di cessione all'industria saccarifera delle barbabietole da zucchero di raccolto 1959 e 1960 » (1652), d'iniziativa dei deputati Bonomi ed altri, previo parere della 9ª Commissione;

della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Disposizioni in materia di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto in concessione e miglioramenti per alcune

categorie di pensionati del Fondo istituito con l'articolo 8 del regio decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2311 » (1376-B), previ pareri della 5ª e della 7ª Commissione.

**Annunzio di deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti**

**P R E S I D E N T E .** Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame:

della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Riapertura dei termini di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 29 marzo 1946, n. 154, per l'arruolamento straordinario di ufficiali ed agenti ausiliari di pubblica sicurezza » (1629), di iniziativa del senatore Solari, previ pareri della 4ª e della 5ª Commissione;

della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Tutela economica della produzione granaria » (1650), previo parere della 5ª Commissione.

**Annunzio di presentazione di relazioni**

**P R E S I D E N T E .** Comunico che, a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore Azara sul disegno di legge costituzionale: « Disposizione relativa al delitto di genocidio » (1569), di iniziativa del senatore Magliano;

dal senatore Massari sulle seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Gianquinto (*Doc. 32*);

contro il senatore Vergani (*Doc. 67*);

dal senatore Riccio sulle seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Scappini (*Doc. 35*);

contro il senatore Bosi (*Doc. 57*);

dal senatore Leone sulla seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Ragno (*Doc. 56*);

dal senatore Cornaggia Medici sulla seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Marazzita (*Doc. 64*);

dal senatore Romano Antonio sulla seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Battista (*Doc. 66*);

dal senatore Caroli sulla seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Gelmini (*Doc. 71*).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite; il relativo disegno di legge e le relative domande di autorizzazione a procedere in giudizio saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

**Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (1413)**

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti.

**S P A T A R O ,** *Ministro dei trasporti.* Signor Presidente, onorevoli senatori, il 7

luglio ho detto in quest'Aula che le interpellanze e le interrogazioni presentate da alcuni senatori mi offrivano l'opportuna occasione di dare comunicazione al Senato dei disegni di legge approvati dal Consiglio dei ministri per l'Azienda ferroviaria, e pertanto auspicavo che i senatori ne avessero tenuto conto nel dibattito sul bilancio dei Trasporti.

Ed infatti, sia i due relatori che i senatori che hanno preso la parola si sono intrattenuti sui provvedimenti che attendono l'esame del Senato e della Camera.

#### 1. — *Provvedimenti per le ferrovie dello Stato*

Permettetemi, però, onorevoli senatori, che io precisi, pregiudizialmente, una circostanza, che mi sembra opportuno chiarire; e cioè che questi provvedimenti non sono stati adottati sotto la spinta di fatti, alcuni dei quali indubbiamente gravi, accaduti nei primi mesi di quest'anno sulle ferrovie italiane e che hanno scosso l'opinione pubblica. Riaffermando la continuità con i precedenti Governi, posso dire che questi recenti provvedimenti sono diretti a risolvere problemi già enunciati e posti allo studio da tempo dai miei predecessori, senatore Armando Angelini e onorevole Ferrari Aggradi.

Quando, dopo la mia nomina a Ministro dei trasporti, feci la prima relazione sulle condizioni e sulle necessità delle Ferrovie al Presidente del Consiglio, l'onorevole Fanfani dichiarò la opportunità sia di affrontare subito la riforma di struttura dell'Azienda sia di elaborare un nuovo piano di potenziamento delle Ferrovie.

Con questa direttiva, d'intesa con i Ministri del bilancio e del tesoro, onorevole Pella e onorevole Taviani, fu nominata una Commissione di tre esperti scelti tra estranei all'Amministrazione per avere una valutazione sicuramente spassionata.

A disposizione di questa Commissione, composta dell'ingegner Longo e dei professori Saraceno e Onida — ai quali da questa sede desidero rinnovare un vivo ringraziamento — fu messa una completa documentazione tecnica e finanziaria elaborata con profonda competenza e ampiezza di diligenti indagini dalla Direzione generale delle Ferrovie.

Il fatto che i problemi stessi siano giunti ad una organica soluzione in un momento psicologicamente sfavorevole per le nostre Ferrovie, nulla toglie alla certezza di una loro ponderata valutazione e alla loro oggettiva rispondenza all'interesse pubblico.

Il Senato dovrà esaminare i vari disegni di legge e allora, in quella sede, ogni questione sarà approfondita, ma oggi è doveroso da parte mia accennare ai vari provvedimenti che devono dare a voi, onorevoli senatori, nel momento in cui dovete esprimere il vostro voto per l'attività futura dell'Azienda ferroviaria, la sicurezza che è stato studiato un piano organico e razionale, sia di riordinamento amministrativo che di potenziamento della rete ferroviaria.

Infatti il Consiglio dei ministri ha approvato:

un disegno di legge concernente l'ordinamento delle Ferrovie dello Stato;

un disegno di legge concernente il potenziamento, il riclassamento e l'ammodernamento della rete delle ferrovie;

un decreto concernente un aumento delle tariffe per il trasporto delle persone e delle cose;

un disegno di legge concernente la revisione delle concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato.

I provvedimenti approvati vogliono costituire la soluzione di alcuni gravi problemi ferroviari che da tempo erano stati agitati, anche in questa Aula, nei precedenti dibattiti, e si inquadrano nelle tre questioni fondamentali dell'Azienda ferroviaria e dello esercizio ferroviario: ordinamento della Azienda delle ferrovie dello Stato; equilibrio economico dell'Azienda stessa attraverso l'aumento delle entrate e la compressione delle spese; adeguamento della rete ferroviaria alle crescenti necessità del Paese.

#### 2. — *Ordinamento dell'Azienda*

Quanto alla riforma strutturale, il Governo ha inteso porre l'Azienda su un piano di autonomia strutturale e funzionale quale premessa per una organica soluzione degli altri principali problemi che rientrano nella gestione aziendale.

Nell'ambito della riforma strutturale dell'Azienda è previsto un nuovo ordinamento del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sia per le attribuzioni, che per la sua composizione; tale organo, infatti, già consultivo, diviene deliberante; la Presidenza è affidata a persona diversa dal Ministro dei trasporti; ad esso sono attribuiti tutti i poteri di gestione, delegabili, in parte, agli altri organi della Azienda.

Preciso al senatore Imperiale che nel Consiglio è assicurata una larga e qualificata rappresentanza di esperti estranei all'Amministrazione, che porteranno all'Azienda il valido contributo della loro competenza e conoscenza dei problemi tecnici ed economici in tutti i settori dei trasporti.

In considerazione, poi, dei relevantissimi interessi pubblici connessi al servizio ferroviario, è previsto un efficace controllo dello Stato sull'Azienda attraverso adeguati poteri del Ministro che ne rimane responsabile di fronte al Parlamento.

### 3. — Aumenti tariffari

Gli aumenti tariffari approvati dal Governo sono, come è noto, i seguenti: 15 per cento per i viaggiatori (10 per cento per gli operai); 10 per cento per le merci. Ciò nonostante, i prezzi unitari del servizio ferroviario sono ancora particolarmente bassi e lontani dai costi di esercizio e, comunque, sempre sensibilmente inferiori a quelli praticati nelle reti ferroviarie dei maggiori Paesi europei.

Quando si parla di tariffe ferroviarie è bene ricordare tutte le larghe agevolazioni a favore di numerose categorie di lavoratori — particolarmente operai, braccianti, impiegati e studenti — per cui esse non potranno risentire danno apprezzabile dal minimo aumento del 10 per cento sulle basse tariffe loro applicate.

Infatti, di fronte alla tariffa normale di 2ª classe di lire 7,50 viaggiatore/km., queste categorie pagano, dopo l'aumento, per le riduzioni su abbonamenti speciali a loro riservati, una tariffa che va da lire 1,25 a 2,10 a viaggiatore/km., con riduzione sulla tariffa ordinaria dal 70 all'85 per cento.

Resteranno in vigore inoltre tutte le agevolazioni a favore dei dipendenti statali e di altre numerose categorie per motivi di ordine sociale, riduzioni che vanno dal 20 al 66 per cento. Per facilitare i viaggi delle famiglie e delle comitive sono accordate particolari riduzioni che vanno dal 30 al 50 per cento.

Debbo precisare che le preoccupazioni manifestate dal senatore Mammucari circa gli effetti dell'ultimo aumento tariffario sui prodotti ortofrutticoli sono completamente infondate, perchè i prodotti ortofrutticoli sono stati esentati da ogni aumento. Nel decreto presidenziale si sono dovuti prevedere espressamente gli ortofrutticoli, ma proprio al fine di escluderli dall'aumento.

Il servizio dei carri frigoriferi, per i quali non sono state aumentate le tariffe, è molto passivo per le ferrovie, tenuto presente il limitato periodo (60 o 90 giorni) di utilizzazione. È questo un altro servizio che le Ferrovie dello Stato compiono, con sacrificio finanziario, nell'interesse dell'economia nazionale, specialmente di quella meridionale e insulare.

Per assicurare l'efficiente trasporto di merci deperibili, specie dal Sud al Nord e all'estero, sono previste nuove commesse di carri refrigeranti; in questi ultimi mesi sono stati messi a disposizione dei produttori altri 411 vagoni refrigeranti.

Si è detto, nella relazione di minoranza, che le nostre tariffe sono state poco aumentate dall'anteguerra in poi, perchè erano molto alte in passato. Quest'ultima circostanza non risponde a verità e posso confermare che le tariffe italiane, pur essendo nel 1939 tra le più basse d'Europa, non sono aumentate — negli anni a noi più vicini — proporzionalmente alle tariffe degli altri Paesi. Cosicchè lo scarto esistente al 1939 si è venuto ad accentuare in seguito.

Comunque le tariffe ferroviarie italiane per il trasporto delle persone, rispetto all'anteguerra, risultano così rivalutate di 41 volte, e quelle delle merci di 45 volte, mentre i prezzi all'ingrosso sono aumentati di 53 volte, il costo della vita di 67 volte, il reddito medio *pro capite* di 95 volte.

#### 4. — *Concessioni di viaggio*

Nel quadro del miglioramento della situazione economica dell'Azienda si pone l'altro provvedimento approvato dal Governo sulla limitazione delle agevolazioni di viaggio.

Nel momento in cui ai viaggiatori è richiesto un aumento del prezzo del trasporto è doveroso eliminare nella maggiore misura possibile le attuali agevolazioni.

Io spero pertanto che il Senato vorrà confortare con il suo voto l'iniziativa presa in questo senso dal Governo.

#### 5. — *Linee ferroviarie a scarso traffico*

Altro argomento ampiamente dibattuto nel corso di questa discussione è stato il problema delle linee fortemente passive.

Come vi è noto, la Commissione dei tre esperti si è espressa come segue circa le linee a scarso traffico. Leggo dalla relazione: « L'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, definisce linee a scarso traffico, ai fini dell'assegnazione di specifiche sovvenzioni, quelle per le quali il rapporto fra spese e introiti (coefficiente d'esercizio) è superiore a 3. È da rilevare che le spese prese in considerazione ai fini del rapporto sono le sole spese d'esercizio; restano quindi esclusi dal computo sia gli oneri di rinnovo, come ogni quota di interessi e di ammortamento sui capitali investiti » nonchè quelli delle pensioni.

« L'esercizio delle linee a scarso traffico assorbe circa il 12 per cento delle spese di esercizio dell'Azienda, mentre fornisce il 3 per cento circa delle relative entrate; per l'anno finanziario 1961-62 il deficit delle linee in esame è previsto in 32 miliardi e 600 milioni, importo che, come detto sopra, non comprende oneri finanziari e di rinnovo di competenza del complesso delle linee in esame ».

« Quanto ai criteri che possono essere seguiti per ridurre l'incidenza delle linee a scarso traffico sui risultati dell'Azienda, la Commissione non è in grado, data la natura dell'esame svolto, di formulare precise proposte ».

« Tali proposte non possono evidentemente essere formulate in base ai principi di ca-

rattere generale, ma devono essere il frutto di un esame analitico delle singole situazioni, esame che la Commissione non ha potuto svolgere; si tratta in sostanza di un aspetto ormai molto importante della politica dei trasporti e più precisamente della ricerca del modo con cui in ciascuna situazione locale possano essere appagate, con minor onere per lo Stato, le esigenze delle zone servite dalle linee in questione ».

Quando circolò la notizia che tra le proposte della Commissione vi era anche quella di sopprimere le linee fortemente passive, qualche giornale di opposizione pubblicò gli elenchi delle linee, allegati ai bilanci del Ministero dei trasporti presentati al Parlamento negli anni precedenti e a quello di oggi, per le quali viene effettuato il rimborso da parte del Tesoro della somma di 32 miliardi e 600 milioni.

Da questa pubblicazione, che lasciava credere che il Governo avesse già deciso lo smantellamento di quelle linee, è nato l'ingiustificato allarme delle popolazioni.

La verità è che soltanto il 23 giugno il Consiglio dei ministri, quando ha deliberato i noti provvedimenti per le ferrovie, tenendo presenti tutte le proposte della Commissione, ha esaminato anche la segnalazione riguardante le linee a scarso traffico.

Il Consiglio dei ministri, dunque, il 23 giugno, e solo il 23 giugno, ha deciso che venga esaminata la situazione delle linee secondarie la cui esistenza non sia attualmente giustificata da reali esigenze delle popolazioni e dell'economia sociale, e che vengano presi i provvedimenti per assicurare idonei servizi sostitutivi, senza pregiudizio economico per gli attuali utenti delle ferrovie statali.

Un Comitato di lavoro cui parteciperanno le Ferrovie dello Stato, l'Ispettorato generale della motorizzazione, l'A.N.A.S. e la Cassa per il Mezzogiorno dovrà esaminare la situazione dei trasporti nelle varie zone, per accertare se le comunicazioni stradali siano in grado di accogliere il maggior traffico derivante dalla eventuale soppressione dei servizi ferroviari.

In caso negativo, ogni provvedimento sarà subordinato alla preventiva sistemazione delle strade.

È stata richiamata da alcuni senatori la mia attenzione sui trasporti merci fatti con il servizio ferroviario: nessuno ha mai pensato di sopprimere i trasporti merci in rapporto alle necessità agricolo-industriali finora soddisfatte dalla ferrovia; anche nel caso di soppressione del servizio viaggiatori, sarebbe mantenuto l'esercizio ferroviario limitatamente ai treni merci, con la certezza di una gestione economica.

È stato anche rilevato che mentre si segue una politica di sviluppo nel Mezzogiorno, si potrebbe dare il caso di sopprimere oggi un servizio ferroviario che domani potrebbe essere necessario per il sorgere di industrie — e si è espresso il timore che nuove industrie potrebbero non sorgere per la mancanza del servizio ferroviario.

Devo precisare che il trasferimento alle autolinee del traffico viaggiatori non implica necessariamente lo smantellamento delle linee. Questo provvedimento non è di competenza del Ministro dei trasporti: e per ora il Governo ritiene di non smantellare nessuna delle linee in esercizio.

Il fine da perseguire è quello di adeguare i trasporti alle mutate esigenze delle popolazioni che generalmente, e per le brevi distanze, preferiscono i trasporti stradali, più facilmente adattabili alle situazioni di fatto, tenuto anche conto del progressivo accentramento delle abitazioni lungo le strade.

È stato chiesto il pensiero del Governo per i nuovi servizi automobilistici sostitutivi delle linee passive. Le Ditte automobilistiche concessionarie di servizi pubblici sono 1.800 con una larga ripartizione territoriale e con 28.000 lavoratori.

Per garantirci la possibilità del migliore servizio, procedendo alla scelta in base a valutazioni economiche, l'Azienda ferroviaria potenzierà l'Istituto nazionale dei trasporti, che, com'è noto, è una Società di sua proprietà e dispone già di una efficiente organizzazione per i trasporti su strada.

Nell'articolo 9 del disegno di legge per la disciplina delle autolinee è previsto che la gestione delle autolinee da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può essere effettuata:

- 1) mediante appalto;

- 2) a mezzo delle imprese nelle quali essa abbia la prevalenza, cioè l'I.N.T.;

- 3) direttamente.

Quindi a questa norma e alle altre contenute nel disegno di legge che si trova avanti al Parlamento ci si atterrà quando si dovrà decidere in merito ai servizi automobilistici sostitutivi.

#### 6. — *Investimenti*

Quanto al potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie, i provvedimenti approvati dal Governo hanno una duplice finalità:

- 1) portare gli impianti ed il materiale attuali al livello ritenuto necessario per assicurare la normalità e la sicurezza del servizio ferroviario;

- 2) finanziare un programma di ulteriore potenziamento.

Se occorrono, oggi ancora, sostanziosi interventi per le ferrovie, bisogna considerare che dopo la ricostruzione, effettuata sotto la imperiosa esigenza di ripristinare quanto era andato distrutto, lo sviluppo economico italiano e il progredire della tecnica si sono manifestati così rapidamente da non consentire un tempestivo adeguamento delle strutture ferroviarie alla evoluzione che si andava determinando e che è tuttora in atto. E ciò, nonostante non siano mancati successivamente grossi investimenti che, nell'ultimo quinquennio, hanno superato i 600 miliardi.

Non si tratta però soltanto di un problema finanziario, ma anche di tempo necessario per due ragioni:

- 1) perchè, non potendosi sospendere la circolazione dei treni, data la massa imponente dei lavori, occorrono anni per l'esecuzione;

- 2) perchè occorrono anni di lavorazione per avere dalle industrie nazionali il materiale di cui si ha bisogno.

Il disegno di legge ora prevede un investimento per 800 miliardi, e, per accelerare la realizzazione delle opere più urgenti, è prevista una prima autorizzazione legislativa che consentirà all'Azienda ferroviaria di as-



sumere impegni per opere e forniture fino a 500 miliardi, da portare a termine nel periodo di tre anni.

Nell'ambito di tale piano si provvederà:

a) alla costruzione di materiale rotabile per sostituire quello che ha superato gli attuali normali limiti di rendimento e per adeguare il parco alle maggiori esigenze del traffico;

b) al rinnovamento delle linee in rapporto all'impiego dei nuovi rotabili gradualmente immessi in esercizio;

c) al potenziamento delle linee adducenti ai principali transiti internazionali e al potenziamento, anche attraverso il raddoppio dei binari, delle grandi arterie di collegamento delle regioni settentrionali e meridionali;

d) alla soppressione e sistemazione di quei passaggi a livello di maggiore ostacolo al traffico in rapporto anche alla sicurezza dell'esercizio ferroviario;

e) alla costruzione, su tutte le linee principali, dei moderni apparati elettrici per la sicurezza e la regolarità della circolazione dei treni.

I programmi dei nuovi investimenti rispondono alle esigenze tecniche e funzionali delle Ferrovie dello Stato, con finalità produttivistiche: aumento degli introiti per la intensificazione ed il miglioramento dei servizi; riduzione dei costi in dipendenza dello ammodernamento degli impianti, della più estesa meccanizzazione e del ricorso, ove possibile, all'automazione.

Al recente Convegno internazionale delle comunicazioni, svoltosi a Genova sotto la presidenza del senatore Corbellini — il quale ha portato al Convegno l'alto contributo della sua dottrina e della sua esperienza — e con la partecipazione dei tecnici più qualificati delle comunicazioni ferroviarie, si è riconosciuto che il piano recentemente approvato costituisce una fase notevole di ammodernamento delle ferrovie. Si sono anche auspicati altri investimenti fino all'importo di 1.500 miliardi, prendendo questa cifra dagli studi di massima compiuti, con la nota competenza e serietà, dagli Uffici tecnici delle Ferrovie, nella prospettiva di un programma pluriennale

di investimenti ferroviari. E la stessa cifra è stata prevista dalla Commissione dei 3 esperti.

Invero la Direzione generale delle Ferrovie ha fatto un programma delle maggiori necessità, con una graduatoria nel tempo: di questo programma di 1.500 miliardi, questo anno si stabilisce il finanziamento di più della metà, nel quadro di tutti i bisogni del Paese. Quindi non si avranno tanti piani, come qualche senatore teme, slegati e non razionali, ma si tratta di un piano organico, la cui attuazione, per ragioni anche tecniche, non può avvenire che in un periodo pluriennale.

Un aspetto particolare, collegato all'attuazione del piano poliennale, ritengo di dover sottolineare, ed è l'aspetto connesso alla industrializzazione del Mezzogiorno e delle Isole. Nel disegno di legge è stabilito che una quota non inferiore ai due quinti delle forniture e delle lavorazioni è riservata al Sud. Si darà quindi un notevole incentivo per l'affermarsi nel Meridione di industrie, non solo per la costruzione di materiale rotabile, ma anche delle varie attività connesse e di materiali e apparecchiature per gli impianti fissi, con buone prospettive di lavoro in relazione ad un adeguato flusso pluriennale, anzi permanente, di commesse, tale da consentire una programmazione su basi economiche. In questi giorni si è avuta la notizia del sorgere di uno stabilimento della F.I.A.T. ferroviaria a Reggio Calabria.

Nel quadro dei piani di sviluppo della economia del Mezzogiorno si pone l'istituzione del collegamento auto-ferroviario della Sardegna con il Continente.

Il 2 luglio è stata varata la prima delle due navi gemelle di 5.000 tonnellate, destinate a far servizio fra Civitavecchia e Golfo Aranci, la cui costruzione è stata finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Il sistema di trasporto ferroviario a mezzo di nave traghetto conta più di 60 anni di vita, ma è la prima volta che questo tipo di nave viene usato per una distanza di 115 miglia, cioè per 213 chilometri, la distanza più lunga servita in Europa con navi traghetto. Infatti, i problemi che in sede di progettazione e di costruzione i tecnici hanno

dovuto affrontare sono stati assai complessi, tenuto conto delle peculiari caratteristiche di queste due navi, la « Tyrsus » e la « Hermaea », le quali sono destinate in prevalenza al trasporto delle merci — in particolare di quelle deperibili — spedite sia su vagoni ferroviari sia su automezzi, nonché al trasporto di mezzi stradali di gran turismo e di autovetture.

Sulla nave possono essere caricati 30 carri ferroviari, 74 automezzi e 350 passeggeri.

È particolarmente significativo che il servizio preceda di poco l'attuazione del Piano di rinascita per la Sardegna, costituendo la premessa augurale per il successo delle iniziative promosse dal Governo a favore della Sardegna.

Le tariffe, informate ai principi del Piano di rinascita, saranno particolarmente favorevoli per lo sviluppo sociale, economico e turistico dell'Isola.

#### 7 — *Considerazioni sul bilancio preventivo delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1961-62*

Sullo sfondo di questi provvedimenti, che costituiscono, per la loro organicità e la loro importanza, una tappa fondamentale dello ammodernamento tecnico-economico delle ferrovie, desidero dare alcuni chiarimenti sul documento che rappresenta il bilancio preventivo dell'Azienda, all'esame del Parlamento.

Di fronte al proposito del Governo di addivenire al riassetto del bilancio aziendale, gli stanziamenti dei capitoli delle manutenzioni e dei rinnovamenti venivano ad assumere, come del resto è indicato nello stesso stato di previsione, carattere provvisorio in quanto suscettibili di integrazioni fino alle misure corrispondenti all'effettivo fabbisogno. Stabilito questo fabbisogno, secondo la valutazione dell'Azienda, in circa 95 miliardi, si è provveduto ad assicurare lo stanziamento suppletivo di circa 34 miliardi con la sovvenzione integrativa concessa dal Tesoro per le spese di manutenzione dello esercizio 1961-62 (20 miliardi) e con destinazione di una quota dei maggiori introiti

derivanti dall'aumento delle tariffe (14 miliardi).

Ma, oltre la soluzione del problema contingente della previsione per il 1961-62, è emersa la necessità di risolvere alcuni dei problemi di fondo dell'Azienda che hanno e potranno avere sviluppo ed incidenza nel futuro, e ciò ai fini di una maggiore chiarezza dei risultati economici della gestione.

Il problema fondamentale si riassume nella necessità di garantire stanziamenti minimi per le manutenzioni e per i rinnovamenti e nel ripartire equamente tra il bilancio aziendale e il Tesoro gli oneri che attualmente gravano per intero sul bilancio di gestione. Questo problema è stato affrontato dal Governo sulla via tracciata nello studio della Commissione dei tre esperti e trova una prima soddisfacente soluzione nel disegno di legge riguardante l'attuazione del piano di riassetto e di potenziamento di 800 miliardi.

Infatti, mentre, da un lato, viene assicurato per legge l'adeguamento degli stanziamenti di bilancio da impiegare nelle manutenzioni e nei rinnovamenti pertinenti alla gestione aziendale, dall'altro viene stabilito un nuovo fondamentale criterio per la ripartizione fra Azienda e Tesoro degli oneri relativi ai nuovi investimenti patrimoniali. Questi determinano un accrescimento del patrimonio ferroviario; e risponde ai più sani criteri economici che il servizio dei prestiti contratti per tali spese sia assunto, per la quota di capitale, a carico dello Stato. E questo è appunto previsto dall'articolo 5 del disegno di legge.

Gli onorevoli relatori, come pure alcuni senatori intervenuti nel dibattito, hanno trattato il problema degli oneri di pensione, che gravano sul bilancio di esercizio, rilevando l'inadeguatezza del contributo di 15 miliardi dato dal Tesoro. Su questo argomento già ebbi ad esprimere il mio pensiero nel discorso pronunciato in questa stessa Assemblea il 14 ottobre dello scorso anno. Riconosco quindi l'esistenza di questo problema e non ho trascurato in questi mesi di approfondirlo in linea tecnica e finanziaria per giungere ad una soluzione che possa inquadrarsi nell'assetto dell'Azienda quale potrà realiz-

zarsi con il nuovo ordinamento, che dovrebbe assicurare insieme all'autonomia giuridica anche l'autosufficienza economica.

Data questa mia convinzione, continuerò ad insistere per ottenere l'adesione del Tesoro a questa tesi. E la mia insistenza parte dal desiderio di avere un bilancio il più chiaro possibile nell'impostazione delle varie voci che lo compongono. Però devo precisare che se il Tesoro ha dato solo 15 miliardi come contributo al pagamento di quelle pensioni

che non riteniamo debbano far carico alla Azienda ferroviaria, è pur vero che il Tesoro, versando alle Ferrovie dello Stato l'importo del suo *deficit* annuale, ha in definitiva pagato esso l'importo di quelle tali pensioni. Perciò, onorevoli senatori, si tratta solo di chiarezza di bilancio e della legittima aspirazione di non far figurare una voce, nel passivo dell'Azienda, per oneri dovuti a cause non imputabili alla gestione di esercizio delle Ferrovie dello Stato.

## Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(Segue S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*.)

### 8. — *Energia elettrica per i servizi ferroviari*

Per rispondere ad alcune critiche contenute nella relazione di minoranza, debbo fornire delle precisazioni sull'approvvigionamento dell'energia elettrica.

La produzione delle centrali idroelettriche è determinata dall'andamento delle portate dei corsi d'acqua, regolate dai serbatoi, dove esistono, mentre quella delle centrali geotermiche è costante, perchè non è possibile immagazzinare il vapore erogato dai soffioni. L'Azienda ferroviaria dispone della produzione di alcune centrali idroelettriche proprie e di quelle geotermiche di Larderello, e deve assicurarsi altrove l'energia occorrente per completare il fabbisogno quando la produzione delle suddette centrali proprie e di quelle controllate è insufficiente.

Vi sono poi momenti nei quali, invece, il consumo è inferiore alla produzione delle centrali suddette: per evitare di sfiorare acqua negli impianti idroelettrici e di perdere vapore negli impianti geotermici, l'Azienda cede alla società «Terni» (gruppo I.R.I.) a lire 3 a chilowattora (e non a lire 2) l'energia eccedente, altrimenti inutilizzabile e non cedibile a prezzi commerciali, mancando il requisito essenziale di tali forniture: la garanzia della somministrazione.

Concorrono a coprire il 78 per cento del fabbisogno ferroviario le centrali delle Ferrovie dello Stato con 400 milioni di chilowattora a lire 2,66, le centrali in partecipazione con 1.566 milioni di chilowattora a lire 3,87.

Il rimanente 22 per cento, di milioni 555 di chilowattora, è acquistato a lire 6,80 da Aziende elettriche, prevalentemente del gruppo I.R.I.

I prezzi di acquisto variano da lire 5-5,50 a chilowattora, per le forniture maggiori a lunga scadenza, a lire 7 a chilowattora per le forniture minori a breve scadenza, e si riferiscono ad energia d'integrazione altamente potenziata, mentre l'energia delle centrali delle Ferrovie dello Stato e di quelle controllate è di base a potenza costante.

Ed ora vengo al rapporto fra il prezzo dell'energia venduta alla «Terni» di lire 3, e quello di acquisto di lire 5-5,50, che nella relazione di minoranza viene indicato come un regalo dell'Azienda di Stato ai monopoli elettrici.

Le Ferrovie dello Stato vendono energia di base non regolata stagionalmente, considerata alla fonte e che deve essere utilizzata così come viene prodotta secondo le condizioni idrologiche e geotermiche da cui dipende.

L'energia acquistata ha, invece, caratteristiche di punta, con garanzie di potenza e di utilizzazione, nei centri ove occorre, con

diagrammi articolati secondo le esigenze del servizio ferroviario.

Questo diverso valore intrinseco fornisce la giustificazione della differenza di prezzo e del rapporto 3/5-5,50.

#### 9. — *Ricerca scientifica. Studi e progetti nelle Ferrovie dello Stato*

L'attuazione del piano poliennale può costituire l'occasione propizia per la impostazione del problema della ricerca scientifica presso le Ferrovie dello Stato.

Occorre riconoscere che, in questo campo, si avverte una certa frammentarietà di iniziative e di competenze. La eliminazione di questi inconvenienti attraverso l'unificazione dei vari uffici operanti nei diversi settori comporterebbe a mio avviso un effetto veramente benefico sulla organicità delle programmazioni, sulla redditività degli investimenti. Ma per arrivare a questa unificazione e perchè questa possa dare i migliori risultati occorre disporre di una strumentazione più agile e snella di quella che può costituirsi in seno all'Azienda, e nella quale sia notevole il contributo dell'esperienza pratica di quei settori industriali la cui attività è in maggior parte connessa all'attività delle ferrovie.

Nell'ambito di queste direttive, notevoli vantaggi potrebbero derivare dalla collaborazione tra le Ferrovie dello Stato e le Aziende del gruppo I.R.I., cointeressate al settore ferroviario, con l'istituzione di un organo autonomo comune, incaricato della ricerca scientifica, degli studi e delle progettazioni su basi altamente specializzate.

Senza soffermarmi oggi sui particolari, posso dire che spero si possa giungere presto ad una soluzione che dia i migliori risultati.

#### 10. — *Andamento e prospettive del traffico nelle Ferrovie dello Stato*

Le favorevoli previsioni dello sviluppo dei traffici ferroviari hanno consentito di prevedere una maggiore entrata rispetto alla previsione dello scorso esercizio.

Concorrono a confermare queste favorevoli prospettive la presenza di alcuni elementi di fondo — come il previsto sviluppo

dei settori siderurgico, chimico e petrolifero italiano; l'acceleramento del ritmo degli investimenti e il processo di industrializzazione in atto nel Mezzogiorno d'Italia; il piano per un organico sviluppo dell'agricoltura — che, al di là delle oscillazioni congiunturali, costituiscono una premessa per una ulteriore espansione dei trasporti ferroviari negli anni avvenire. È anche da tener presente che la progressiva liberalizzazione e l'aumento degli scambi nell'area del Mercato comune dovrebbero particolarmente favorire le ferrovie, costituzionalmente adatte al trasporto di merci di massa e a lunga distanza.

Lo sviluppo del traffico e le previsioni di una ulteriore espansione hanno comportato l'adozione di una serie di provvedimenti idonei ad assecondare nel miglior modo questo favorevole movimento. Mi limiterò a citare la emanazione del decreto presidenziale 27 febbraio 1961, n. 183, che ha approvato un nuovo testo delle condizioni per i trasporti sulle Ferrovie dello Stato, informato a criteri di maggiore snellezza nei rapporti tra utenti e Ferrovie dello Stato; l'incremento dei trasporti a domicilio di carri completi e lo sviluppo dei mezzi di presa e consegna a domicilio delle merci in piccole partite.

Particolare cura è stata posta nel migliorare i servizi viaggiatori e merci come è rilevabile dai rispettivi orari che sono stati redatti avendo come obiettivo essenziale una migliore possibile regolarità di marcia dei treni. Come già verificatosi in passato, si sono dovuti prevedere su alcune linee degli allungamenti dei tempi delle percorrenze nell'intento di neutralizzare, almeno in parte, i ritardi dovuti ai numerosi rallentamenti ed interruzioni programmati per l'esecuzione dei lavori dell'armamento e agli impianti per la revisione concentrata delle linee della trazione elettrica. Agli intensi lavori di elettrificazione o di trasformazione del sistema di alimentazione si sono aggiunti, quest'anno, anche notevoli lavori di riattamento su linee danneggiate da eventi meteorologici di particolare gravità.

#### 11. — *La sicurezza ferroviaria*

Ritengo doveroso, a questo punto, accennare alla sicurezza ferroviaria. I dolorosi

episodi che si sono verificati nei primi mesi di quest'anno sulle ferrovie italiane hanno richiamato l'attenzione dell'opinione pubblica sulla sicurezza ferroviaria; informazioni inesatte, illazioni arbitrarie e, qualche volta, rilievi non del tutto sereni hanno indotto a porre in dubbio la fondamentale saldezza del nostro sistema ferroviario.

Non per adempiere ad una difesa di ufficio, ma per mettere in luce gli elementi obiettivi della situazione, desidero fare alcune precisazioni.

Il numero degli incidenti che si verificano su una rete ferroviaria va posto in relazione allo sviluppo del traffico, più propriamente all'entità del traffico svolgentesi su quella rete. E occorre tener presente che sulle linee italiane circolano giornalmente oltre 9.000 treni che percorrono complessivamente quasi 700.000 chilometri.

Il numero degli incidenti tipici, quelli cioè costituiti da scontri, investimenti, svii ed urti di treni deve essere rapportato al numero dei treni chilometro percorsi; il numero delle vittime degli incidenti stessi al numero dei viaggiatori chilometro trasportati.

Il senatore Florena ha opportunamente citato alcuni dati statistici. Ma perchè vengono rilevati gli indici degli incidenti? Per confortarci, come qualcuno ha detto, con la notizia che anche in Francia, in Germania, in Austria, in Inghilterra, si sono avuti scontri ferroviari con numerosi morti?

Evidentemente no, onorevoli senatori: l'esame delle statistiche nostre e degli altri Paesi è necessario per controllare se le percentuali aumentano o non, e per studiare le cause degli incidenti.

È chiaro che un giudizio si può dare solo valutando i dati di un determinato periodo, perchè se degli incidenti si addensano in un mese, per esempio, possono naturalmente impressionare l'opinione pubblica, ma se successivamente il numero degli incidenti si aggira sulla media degli anni precedenti o sulla media che viene considerata — in base all'esperienza — come un fenomeno non eccezionale, allora si può assicurare l'opinione pubblica sulla sicurezza delle nostre ferrovie.

Le statistiche ci dicono che nel periodo gennaio 1950-maggio 1961 il numero de-

gli incidenti tipici è oscillato intorno alla cifra annua di 1,5 per un milione di treni-chilometro, mentre il numero dei viaggiatori colpiti è oscillato intorno alla cifra annua di 0,025 per 10 milioni di viaggiatori-chilometro. Le stesse statistiche ci dicono che la frequenza degli incidenti non ha una costante definita. I dati riferentisi agli incidenti verificatisi nelle ferrovie italiane, pur rilevati in un momento sfavorevole, ossia in un periodo di eccezionale addensamento nel tempo, non modificano la situazione generale dei periodi precedenti.

Nè il confronto con altre reti ferroviarie estere è sfavorevole per noi: infatti nelle statistiche dell'Union Internationale des chemins de fer (U.I.C.) gli indici degli incidenti continuano a risultare per le Ferrovie statali inferiori a quelli di altre Amministrazioni europee, quali Germania, Spagna, Gran Bretagna, Svizzera, Austria eccetera.

Concludendo, si può dedurre, dalla analisi degli incidenti ferroviari, che è da escludere che l'esercizio delle ferrovie italiane sia condotto con mezzi tecnici scadenti al punto da influire in maniera sintomatica sulla sicurezza del traffico, come pure è da escludere che si siano modificati i larghi margini di maggior sicurezza che il traffico ferroviario tradizionalmente presenta rispetto agli altri mezzi di trasporto.

Ed in verità, indipendentemente dal nuovo programma, che dovrà essere attuato, di potenziamento e di ammodernamento delle ferrovie, è stato costante anche negli ultimi 12 mesi un rafforzamento della nostra rete.

Infatti in questo periodo sono stati immessi in esercizio nuovi rotabili e compiuti importanti lavori come risulta dalla seguente elencazione:

locomotive elettriche e Diesel	. n.	127;
automotrici, elettrotreni, treni		
suburbani e rimorchi	. . . n.	40;
carrozze	. . . . . n.	290;
carrì di vario tipo	. . . . . n.	1985;
carrì refrigeranti	. . . . . n.	441;
navi traghetto	. . . . . n.	1;
rinnovamento del binario di cui		
metà con rotaie pesanti		
per linee principali	. . . Km.	1000;

raddoppi attivati e in corso di esecuzione . . . . . Km. 249;  
 attivazione blocco automatico e semiautomatico su linee per . . . . . Km. 365;

Nei prossimi 12 mesi saranno inoltre consegnati altri rotabili e compiuti lavori come segue:

locomotive elettriche e Diesel . . n. 341;  
 automotrici, elettromotrici, rimorchi e treni suburbani . . n. 73;  
 carrozze . . . . . n. 269;  
 carri refrigeranti . . . . . n. 159;  
 carri di tipo vario . . . . . n. 1630;  
 navi traghetto . . . . . n. 1;  
 rinnovamento binario . . . Km. 1050;  
 attivazione blocco automatico e semiautomatico . . . . . Km. 150;

Poichè è mia intenzione passare subito alla esecuzione del nuovo piano specialmente nel settore del materiale rotabile, si potranno integrare in maniera sostanziale e con grande celerità le ordinazioni in corso, in modo da avviarsi, già con l'anno prossimo, ad un apprezzabile miglioramento della situazione.

Queste sono le ragioni per le quali è possibile fronteggiare l'incremento del traffico e valutare in giusta misura la garanzia di sicurezza offerta dalle nostre ferrovie.

#### 12. — *Passaggi a livello*

I senatori Menghi, Picchiotti ed altri hanno sottolineato i pericoli connessi con i passaggi a livello.

È un problema che diviene sempre più acuto in relazione alla intensificazione della circolazione ferroviaria e di quella automobilistica. Il rilevante numero di questi passaggi a livello sulla rete statale (circa 16.000) è un elemento che incide negativamente sulla possibilità di una integrale soppressione di essi, che comporterebbe una spesa di oltre 500 miliardi. All'azione volta a rendere più efficiente la protezione degli attraversamenti ci si è dedicati con molto impegno, trasformando molti passaggi a livello

incustoditi, sostituendo le vecchie barriere, collegando i dispositivi di manovra delle barriere con i segnali ferroviari, applicando moderni sistemi di segnalamento. Man mano però che il problema è andato acuitizzandosi si è sentita maggiormente la necessità di procedere alla soluzione radicale della soppressione secondo un piano di priorità connesso alla maggiore pericolosità dei passaggi a livello.

Oggi ci troviamo di fronte a tre ordini di esigenze:

rivedere la situazione dei passaggi a livello interessanti strade private e affidati in consegna a privati;

proseguire l'attuazione del programma di soppressione sulle strade di intensa circolazione;

modernizzare i sistemi di protezione in modo da ridurre i tempi di chiusura e le possibilità di incidenti.

Di queste esigenze si è tenuto conto nel nuovo piano di potenziamento, per la soppressione dei più pericolosi passaggi a livello su strade provinciali e comunali.

Si viene, così, ad integrare ulteriormente l'azione già intrapresa e di cui costituisce una tappa fondamentale il piano concordato con l'A.N.A.S. per la soppressione di 332 passaggi a livello sulle strade statali, in applicazione della legge 13 agosto 1959, n. 904.

#### 13. — *Personale*

Ho ascoltato con soddisfazione l'apprezzamento che da vari settori è stato espresso per l'opera che svolgono i ferrovieri, ai quali è affidato un servizio di tanta importanza nella vita del Paese.

Desidero ricordare — anche perchè non tutti i senatori erano presenti in Aula nella seduta di giovedì scorso — il fervido saluto che con viva commozione e tra gli applausi dei senatori l'onorevole Florena ha rivolto al personale ferroviario in servizio nelle linee di confine, e che in questi giorni per garantire le comunicazioni è esposto ad ogni rischio.

Sono sicuro che il Senato vorrà oggi rinnovare questi sentimenti di plauso e di solidarietà.

Nelle Ferrovie dello Stato trovano attualmente impiego più di 206.000 lavoratori, dei quali oltre 166.000 appartenenti ai ruoli organici. Gli altri 40.000 circa sono costituiti dagli assuntori e dagli addetti ai servizi appaltati.

Rispetto ai precedenti esercizi si è avuto nel 1960-61 un aumento di personale di ruolo di 11.000 unità: infatti sono stati sistemati negli organici circa 6.000 lavoratori di appalti ferroviari e si è proceduto ad assunzioni, per altre 5.000 unità, per sopperire alle maggiori esigenze connesse all'incremento del traffico; sono stati poi banditi altri concorsi per altre migliaia di agenti ferroviari.

Mi è gradito informare il Senato che molte provvidenze già prese ed in corso per i ferrovieri, in riconoscimento del loro particolare impegno, li pongono fra le categorie lavoratrici con migliore trattamento.

Infatti nella seduta del Consiglio dei ministri di giovedì 20 luglio presenterò i disegni di legge sull'aumento delle competenze accessorie e sulle nuove piante organiche nei testi sui quali il Consiglio di Amministrazione aveva espresso il parere favorevole.

Aggiungo che sono in corso di esame, con la partecipazione dei rappresentanti del personale, altri problemi riguardanti i ferrovieri. Appena saranno definiti gli accordi, saranno da me presentati i disegni di legge avanti al Parlamento.

Con questi nuovi provvedimenti mi auguro che, con la collaborazione dei ferrovieri, tutti gli sforzi possano essere dedicati al fine essenziale cui è legato lo stesso futuro del personale, quello di mantenere e rafforzare un sistema di trasporti ferroviari del tutto adeguato, per sicurezza, regolarità ed efficienza, alle necessità del Paese e della sua economia in confortevole sviluppo.

A questo fine sarà diretta, onorevoli senatori, l'azione mia e dei Sottosegretari senatore Cesare Angelini e onorevole Volpe, con il contributo attivo della Direzione generale e di tutto il personale tecnico ed amministrativo.

#### ATTIVITÀ DELL'ISPettorATO GENERALE M.C.T.C.

Onorevoli senatori, come vi è noto, l'attività dei trasporti è esplicata da molteplici imprese, sia ad impianti fissi che su strada e per via d'acqua, a struttura pubblica e privatistica.

A queste attività il Ministero dei trasporti sovrintende attraverso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale, pertanto, esplica una funzione molto importante ai fini dell'auspicato coordinamento delle attività di trasporto nell'ambito delle leggi che le disciplinano.

L'Ispettorato è stato potenziato nella sua organizzazione, la quale forma oggetto di assidue cure per adeguarla gradualmente ai compiti sempre più impegnativi che si prospettano.

Questo potenziamento sarà rivolto soprattutto alla organizzazione periferica, su base regionale e provinciale.

L'esperienza conseguita recentemente attraverso le gravose operazioni per l'attuazione del Codice della Strada (concessione patenti, rilascio patenti motocicli) dimostra la opportunità di procedere verso un più ampio decentramento di funzioni dal centro alla periferia, al fine di dare all'organizzazione una maggiore snellezza nei rapporti tra pubblico e Amministrazione.

Queste finalità saranno raggiunte sia attraverso precise direttive che mi riservo di impartire prossimamente e che sono in questi giorni allo studio, sia, ove si riveli necessario, assumendo le necessarie iniziative legislative.

Delle molteplici attività dell'Ispettorato della M.C.T.C. ritengo che, anche sotto lo aspetto che interessa maggiormente il coordinamento, meritino una particolare trattazione quattro settori: delle autolinee, delle ferrovie date in concessione, dell'autotrasporto merci e della navigazione interna.

### 1. — Autolinee date in concessione

Sulle autolinee ho presentato un disegno di legge per la disciplina organica della materia. Il Governo ha così provveduto alla esigenza di riorganizzare, sia dal punto di vista normativo che dell'esercizio, l'importante settore dei trasporti collettivi su strada con uno strumento valido per assecondare in modo determinante l'ulteriore sviluppo industriale, commerciale e turistico del nostro Paese.

L'incremento delle autolinee rispetto alla situazione dell'anteguerra è stato veramente notevole nei collegamenti realizzati, nei chilometri percorsi, nella consistenza patrimoniale, nei viaggiatori trasportati.

Si avverte però l'esigenza di una riorganizzazione del settore anche in vista di qualche segno di recessione, nel senso che gli investimenti sono andati gradatamente riducendosi negli ultimi anni.

La nuova legge, attraverso l'istituto della concessione definitiva, contribuirà, nella certezza del diritto, ad un rilancio dell'attività del settore con nuovi investimenti patrimoniali. Nello stesso tempo lo Stato potrà intervenire con maggiore efficacia ed energia per una migliore regolamentazione di questo importante sistema di trasporti secondo quanto richiesto dal ruolo fondamentale da esso assunto, accanto a quello ferroviario, nel quadro delle comunicazioni nazionali, e dalle nuove esigenze manifestatesi sul piano tecnico, economico e sociale.

Per tale riguardo, infatti, è da tener presente che la nuova legge, mentre da un lato contempla una riduzione dei titoli di preferenza e di esclusività e una limitazione dei divieti di servizio locale ai soli casi in cui la protezione delle situazioni precostituite collimi con una chiara, rilevante esigenza di pubblico interesse, dall'altro prevede un'opportuna accentuazione dei poteri di intervento dell'Amministrazione, cui fa riscontro un notevole inasprimento delle sanzioni nei casi di non osservanza delle leggi e delle convenzioni.

I riflessi, che dall'entrata in vigore della nuova legge deriveranno al settore, riusciranno particolarmente vantaggiosi per il

Mezzogiorno d'Italia ed accentueranno l'efficacia della complessa azione del Governo, decisamente orientata verso un potenziamento delle attività economiche delle regioni meridionali e delle Isole.

Il Mezzogiorno ha già dimostrato la sua piena vitalità, per quanto riguarda lo sviluppo dell'attività imprenditoriale relativa ai servizi automobilistici. Ed infatti è proprio in tale zona del Paese che si sono verificate le maggiori percentuali di aumento dei servizi stessi rispetto all'anteguerra.

Tutto quindi lascia prevedere che il notevole divario, il quale ancora sussiste, circa la consistenza della rete nei confronti del settentrione, si attenuerà in avvenire anche per effetto delle speciali provvidenze che, nell'ambito della nuova disciplina legislativa delle autolinee, sono state particolarmente previste per le autolinee del Mezzogiorno al fine di agevolare l'incremento dei servizi stessi.

Infatti la nuova legge contempla per le autolinee del Mezzogiorno dei limiti massimi di sovvenzione più elevati rispetto a quelli normalmente erogabili in altre zone, salvo che queste non rivestano caratteristiche montane. Pertanto è da prevedere che, con la entrata in vigore della nuova legge, saranno attivati nel Mezzogiorno nuovi servizi rispondenti a particolari bisogni locali.

### 2. — Ferrovie date in concessione

Nel settore delle ferrovie in regime di concessione, accanto ad alcune situazioni di equilibrio, altre ci inducono a formulare caute previsioni sull'avvenire di tale forma di gestione e di trasporto. La legge 2 agosto 1952, n. 1221, aveva, come obiettivo, il risanamento delle aziende ferroviarie delle ferrovie in concessione mediante il solo adeguamento della sovvenzione di esercizio — quando esse erano già esercitate con mezzi sufficientemente moderni — oppure mediante l'ammmodernamento degli impianti e del materiale rotabile con la concessione di un contributo, oltre l'adeguamento della sovvenzione di esercizio, quando gli impianti non erano più rispondenti alle necessità.

Nei casi in cui tale risanamento non sarebbe stato possibile, la legge ha previsto la



sostituzione delle ferrovie con autoservizi paralleli.

Finora sono state prese in esame le situazioni di 31 aziende ferroviarie, oltre a varie altre, tramviarie, di funivie, funicolari e di navigazione interna.

Si è proceduto alla sola rivalutazione della sovvenzione per due ferrovie (la Val Brembana e le Modenesi). Per altre 19 si è provveduto, oltre che all'adeguamento della sovvenzione, all'ammodernamento, in tutto o in parte, delle relative linee esercitate, per complessivi Km. 2333, mentre per le rimanenti si è proceduto alla sostituzione con autoservizi per complessivi 765 Km. di linea.

Un sereno giudizio consuntivo sulla legge 1221 non può prescindere da alcune circostanze che hanno accompagnato il nascere della legge e la sua applicazione: l'epoca in cui la legge fu posta allo studio; il successivo dilatarsi delle spese di esercizio, specialmente nelle voci attinenti al personale, il lento incremento degli introiti, la contrazione del traffico merci in relazione ai vantaggi sui brevi percorsi offerti dall'autotrasporto, sono queste le cause che hanno determinato, si può riconoscere, un certo invecchiamento precoce della legge.

È da tener presente, infatti, che, nonostante l'ammodernamento, le circostanze cui ho accennato e particolarmente l'aggravarsi di taluni costi di esercizio hanno indotto numerose aziende a chiedere la revisione delle sovvenzioni disposte sulla base della legge 1221, mentre per altre ferrovie i limiti di adeguamento fissati con la legge medesima si sono dovuti superare con appositi provvedimenti di legge già emanati o in corso di emanazione. Purtroppo, la situazione non è stabilizzata, essendo gli squilibri tra entrate e spese destinati ad aumentare.

Occorre quindi riconoscere la necessità di porre allo studio nuovi provvedimenti per queste ferrovie qualora, nonostante le revisioni consentite dalla legge, la loro situazione economico-finanziaria non si stabilizzasse. Ciò avrebbe il chiaro significato che il sistema di gestione e forse perfino il sistema di esercizio sono irrimediabilmente superati.

Deve affermarsi la convinzione che è socialmente inutile e dannoso il voler mantenere in vita a spese della comunità servizi molto costosi, quando essi possono essere sostituiti con servizi altrettanto soddisfacenti alle esigenze pubbliche e molto più economici.

Il senatore Solari ha ricordato la comunicazione del mio predecessore, onorevole Ferrari Aggradi, sulla possibilità che per le ferrovie in concessione venissero istituiti bilanci-tipo.

I controlli esercitati dal Ministero non sono vincolati alla forma del bilancio in quanto sono svolti in profondità su tutta la gestione di esercizio. Tuttavia posso assicurare il Senato di avere già disposto perchè siano esercitati particolari controlli tecnici e finanziari nei confronti delle ferrovie in concessione, per le quali è richiesto l'intervento finanziario dello Stato.

### 3. — Autotrasporti merci

Il settore dell'autotrasporto merci è tra i più importanti nel quadro della politica dei trasporti; la sua influenza sul mercato dei trasporti, le sue molteplici relazioni di collaborazione o di concorrenza con le Ferrovie dello Stato, la sua interferenza con i trasporti internazionali, oltre che la consistenza dei mezzi e delle persone addette, impongono una valutazione nuova delle sue esigenze e delle condizioni per una più rispondente disciplina legislativa.

Ma qui, ancor più che negli altri settori, si avverte la necessità che il problema sia studiato con l'esame ponderato e approfondito imposto dalla delicatezza dell'argomento e considerando l'esigenza di allineare la politica italiana a quella della Comunità Economica Europea, che impone l'armonizzazione della legislazione vigente nei Paesi della Comunità. Io confido che lo studio iniziato dal Ministero per l'aggiornamento della legge 2 giugno 1935, n. 1379, possa essere condotto a termine con buoni risultati e dia l'avvio ad una disciplina moderna e adeguata alla politica economica del nostro Paese.

L'Amministrazione sta conducendo silenziosamente un'opera assidua perchè siano eliminate dannose disarmonie e interferenze. Contemporaneamente alla liberalizzazio-

ne dell'autotrasporto per autocarri sino a 50 quintali di portata — e che ha dato buoni risultati — è stata intensificata l'azione di repressione dei trasporti abusivi, sono stati conclusi accordi o avviate trattative con altri Paesi per i traffici autostradali, mentre sono in corso i provvedimenti di attuazione delle norme sul divieto delle discriminazioni imposto dal Trattato della Comunità economica europea. In questo campo opera, sotto la vigilanza del Ministero, l'Ente autotrasporti merci. Il continuo sviluppo dell'autotrasporto e i numerosi problemi connessi alla sua disciplina, rendono indubbiamente molto utile l'attività di questo Ente, specie per quanto si riferisce alla raccolta ed alla elaborazione dei dati necessari alla conoscenza dell'attività dell'autotrasporto merci, in rapporto anche all'attuazione del Mercato comune europeo.

Occorre certamente che la posizione dell'E.A.M. sia meglio definita nel quadro dell'organizzazione esistente nel campo dei trasporti, e di tale esigenza il mio Ministero si sta attualmente occupando. Comunque l'E.A.M. conserverà il suo carattere di Ente di diritto pubblico che, come tale, esclude compiti sindacali.

Colgo frattanto l'occasione per comunicare che in data 12 luglio con decreto interministeriale è stato approvato il regolamento per l'organico del personale dell'E.A.M.

È così possibile dare ai dipendenti del predetto Ente la sistemazione organica da molti anni auspicata, assicurando a ciascun impiegato la tranquillità e la fiducia nel proprio avvenire, indispensabili per un proficuo e sereno lavoro.

#### 4. — *Navigazione interna*

E vengo a trattare della navigazione interna alla quale è da riconoscere un ruolo non secondario nella politica economica dei trasporti. Presenterò prossimamente il disegno di legge con le provvidenze per le nuove costruzioni navali, nonchè per la motorizzazione di navi destinate alla navigazione sui fiumi, sui canali e sui laghi.

Il Ministero inoltre segue attivamente i problemi delle nuove progettate idrovie sul Po per il collegamento Svizzera-Adriatico

attraverso l'idrovia padana, per la cui realizzazione sono stati elaborati i progetti del collegamento Milano-Lago Maggiore e Milano-Cremona Po.

Un posto notevole occupa la navigazione lacuale.

Il Ministero dei trasporti gestisce le linee di navigazione per trasporto persone sui laghi Maggiore, di Como e di Garda; tale gestione ha dato risultati ottimi, come ha riconosciuto il senatore Zane, restituendo efficienza e potenzialità alle linee stesse che erano andate man mano impoverendosi di traffico a causa del mancato ammodernamento del materiale natante, non effettuato a suo tempo dalle società esercenti.

È stato infatti accresciuto il numero delle navi; sono stati sostituiti i vecchi sistemi di propulsione a vapore con i più moderni e meno costosi sistemi a combustione interna; sono stati effettuati dei servizi particolari, come quello del traghetto per autoveicoli e come quello dei servizi rapidi con natanti speciali denominati Aliscafi, che navigano alla velocità di 75-80 chilometri-ora.

La flotta del Lago Maggiore consta oggi di 25 navi con una portata complessiva di 10.725 viaggiatori; quella del Lago di Como di 26 navi con una portata complessiva di 10.676 viaggiatori; quella del Lago di Garda di 17 navi con una portata complessiva di 5.421 viaggiatori.

È previsto un ulteriore potenziamento delle flotte per far fronte al sempre maggiore movimento turistico sui laghi; infatti è allo studio la costruzione di altre 2 navi per trasporto persone per il Lago Maggiore, nonchè di altre due navi per il traghetto degli autoveicoli da assegnare una al lago di Como e una al lago di Garda.

Il servizio di traghetto degli autoveicoli ha infatti necessità di essere potenziato in relazione al gran favore che esso ha incontrato nel pubblico: basti pensare che solo sul Lago Maggiore sono stati traghettati nel 1960 circa 220.000 autoveicoli.

Tutto l'andamento di questa particolare gestione è molto soddisfacente: anche dal 1959 al 1960 è continuato l'incremento di traffico: infatti i viaggiatori complessivamente trasportati sui tre laghi, che nel 1948

erano stati di circa 3.400.000 e nel 1959 di circa 4.900.000, sono ulteriormente aumentati, nel 1960, fino alla cifra di 5.078.748.

Dopo avervi accennato ai quattro settori, delle autolinee, delle ferrovie date in concessione, dell'autotrasporto merci e della navigazione interna, vi darò qualche notizia sull'attività del Ministero per la motorizzazione civile.

### MOTORIZZAZIONE CIVILE

Il senatore Florena ha già esaurientemente esaminato i vari settori in cui questa attività si esplica e i risultati ottenuti; con lo esame tecnico dei veicoli, la sperimentazione automobilistica ai fini dell'omologazione, la lotta ai rumori, la prevenzione degli incidenti, i rilevamenti statistici, la motorizzazione agricola, la circolazione stradale. Consentite peraltro, onorevoli senatori, che io sottolinei quest'ultimo argomento che ha polarizzato negli ultimi tempi l'attenzione del Paese, interessando esso la generalità dei cittadini in veste di automobilisti o di pedoni. Il problema della sicurezza della circolazione stradale si è andato notevolmente aggravando per effetto principalmente dello sviluppo veramente impressionante dei mezzi motorizzati: è questa una constatazione che giornalmente ognuno di noi, anche senza l'ausilio di statistiche, è in grado di fare.

Confido anche io, con il relatore, che i nuovi programmi di ammodernamento e di potenziamento stradale e autostradale possano contribuire ad accrescere la sicurezza della viabilità; ritengo altresì che una revisione del Codice della Strada — alla luce della esperienza dei primi due anni di applicazione — e un aggiornamento del Regolamento di esecuzione — attualmente allo studio — si rivelino di ausilio notevole nella prevenzione degli incidenti: ma occorre particolarmente che si acquisisca, nella coscienza di ognuno, l'essenziale importanza della prudenza, dell'ossequio alle leggi, del rispetto scrupoloso delle regole di educazione stradale; sono questi i fattori senza i quali sono vani tutti i dettati legislativi, tutti i sacrifici finanziari dello Stato per eliminare gli incidenti stradali.

L'attività connessa all'istruzione e alla educazione dei cittadini è particolarmente curata dal Ministero ed è mia intenzione intensificarla ancora, in collaborazione con gli altri Ministeri interessati, con gli istituti scolastici, con gli enti pubblici proprietari delle strade, e con gli altri organismi operanti in questo settore.

Signor Presidente, onorevoli senatori, mi avvio alla conclusione. Il senatore Florena ha redatto con la sua speciale competenza e con la sua vasta esperienza una relazione particolarmente pregevole, puntualizzando tutti i complessi problemi dei trasporti. Perciò ho potuto essere meno lungo nella mia esposizione.

Devo esprimere il mio sincero ringraziamento al senatore Florena per la preziosa collaborazione che così mi ha dato, aiutandomi a far conoscere compiutamente che cos'è il Ministero dei trasporti a questa Assemblea, dove del resto siedono alcuni senatori che hanno già ricoperto la carica di ministro e di sottosegretario al mio Ministero ed altri senatori che da anni seguono con appassionata diligenza la discussione di questo bilancio.

Alcuni senatori di vari settori di questa Assemblea mi hanno dato gentilmente atto — sia pure con critiche e riserve — dell'impegno messo nell'affrontare i problemi di fondo delle ferrovie; desidero esprimere loro il mio ringraziamento.

Per mancanza di tempo non ho potuto rispondere a qualche particolare segnalazione di alcuni senatori. Desidero però assicurarli che ogni argomento che è stato trattato sarà oggetto della mia personale attenzione, nello intento di trovare la soluzione favorevole.

La politica di sviluppo perseguita dal Governo ha avuto, nei trasporti, un sensibile strumento di registrazione e, nel tempo stesso, di propulsione. In tutto il settore si è verificato, nel decorso esercizio finanziario, un incremento notevole, sia nei mezzi di esercizio che nel volume globale del traffico, nel trasporto merci e in quello viaggiatori, per ferrovia e su strada, nella motorizzazione privata e nei trasporti pubblici.

Gli elementi statistici ed i risultati che documentano questo sviluppo possono essere in breve riassunti.

Nel settore delle merci, le rilevazioni compiute ci dicono che il parco degli autocarri per il trasporto in conto proprio e in conto terzi si è accresciuto, nel 1960, rispetto alla consistenza dell'anno 1959, di oltre il 7 per cento, con una prevalenza dell'aumento percentuale degli automezzi adibiti al trasporto in conto terzi (11,3 per cento) anche per effetto dell'intervenuta liberalizzazione della portata fino a 50 quintali.

Il concomitante aumento del materiale da carico ferroviario ha consentito di poter affrontare agevolmente le maggiori esigenze di traffico.

Il volume globale del traffico merci, su strada e su rotaia (escluse le ferrovie concesse), ha segnato aumenti notevoli passando da 49.936 milioni di tonnellate-chilometro, nell'anno solare 1959, a 53.001 milioni di tonnellate-chilometro dell'anno 1960.

Per quanto attiene al trasporto viaggiatori, si è registrato un notevole incremento della motorizzazione individuale, che ha raggiunto la consistenza di ben 1.990.000 autovetture e di complessive 3.690.000 unità fra ciclomotori, motoleggere e motocicli, e alla quale è complessivamente attribuibile un traffico di ben 59.561 milioni di viaggiatori-chilometro rispetto a 54.587 milioni di viaggiatori-chilometro del 1959.

Ciò nonostante, anche il settore dei trasporti pubblici, oltre all'aumento del parco rotabile, ha registrato notevoli variazioni in più rispetto al 1959. Si calcola che nel 1960 tra le Ferrovie dello Stato e gli autoservizi si sia raggiunto il livello di 50.076 milioni di viaggiatori-chilometro rispetto a 47.362 milioni di viaggiatori-chilometro del 1959.

Il quadro di questo sviluppo è veramente confortante: ma il presupposto fondamentale per l'impostazione di una politica dei trasporti, che voglia essere in armonia con la politica generale, è lo studio delle prospettive future sia sotto l'aspetto degli sviluppi prevedibili del traffico che degli orientamenti di esso riferiti ai vari mezzi di trasporto.

Tenendo conto di alcuni elementi base, quali l'accresciuta dinamica dei rapporti sociali, il migliorato tenore di vita conseguente all'aumentato reddito medio *pro capite*, l'effetto di taluni provvedimenti legislativi,

quali la riduzione dei prezzi di vendita dei carburanti, la migliorata viabilità, il potenziamento delle ferrovie, il più ampio movimento turistico, l'accrescimento del volume degli scambi commerciali, eccetera, è da presumere ragionevolmente che la situazione continuerà ad evolversi in senso altamente positivo.

Volendo cogliere gli aspetti salienti degli orientamenti in atto nel campo dei trasporti, occorre riferirsi agli andamenti dei diversi settori.

A tale riguardo si osserva che l'aumento del traffico merci nell'anno solare 1960 rispetto al 1959 si è riversato in misura prevalente sulla strada (in termini assoluti è stato valutato in tonnellate-chilometro 1.626 milioni alla strada, contro 1.439 milioni di tonnellate-chilometro alle Ferrovie dello Stato). In misura percentuale l'aumento ferroviario è stato però del 10 per cento contro quello del 4,6 per cento del traffico stradale.

Si ha da ciò la conferma di una incoraggiante ripresa ferroviaria e dell'insostituibile funzione degli impianti fissi per i trasporti di massa ed a lunga e media distanza.

Per quanto riguarda i trasporti viaggiatori, appare degna di nota la circostanza dell'aumento della distanza media dei viaggi effettuati per ferrovia; il che dimostra la validità, anche sul piano degli orientamenti effettivi del traffico, della funzione prevalente del trasporto ferroviario sulle medie e grandi distanze e della maggiore aderenza dei trasporti su strada alle necessità delle relazioni a breve raggio e, prevalentemente, per i collegamenti dei piccoli centri ai capoluoghi di provincia.

Nè possono trascurarsi, tra gli aspetti salienti della dinamica dei trasporti, gli importanti effetti che derivano dalla realizzazione in atto del programma di industrializzazione del Mezzogiorno.

I nuovi impulsi economici connessi ad un più elevato livello di occupazione, la valorizzazione di vasti comprensori agricoli e, soprattutto, l'impianto e l'attivazione di notevoli complessi industriali, tendono a riequilibrare le correnti di traffico tra Nord e Sud, favorendo la creazione di nuove tendenze nel campo dei trasporti e migliorando

notevolmente i costi, per effetto della minore incidenza dei percorsi a vuoto.

#### *Coordinamento dei trasporti*

Nel quadro che vi ho tracciato della situazione, delle prospettive e degli orientamenti posso concludere con l'affermare che la situazione dei trasporti, pur essendo fondamentalmente sana, non può ritenersi ancora del tutto stabilizzata, ma che sono da prevedere nuovi assetti delle correnti di traffico, sia in relazione alla ripartizione tra la strada e la rotaia, sia, specialmente, in relazione allo sviluppo della politica economica interna e dei traffici con gli altri Paesi europei e in particolare con quelli della Comunità economica europea.

L'azione del Governo in questa situazione è intesa a promuovere le condizioni più idonee perchè lo sviluppo del settore avvenga secondo criteri di ordine, di idoneità tecnica, di sana economia.

Il problema del coordinamento, del quale sono venuto così a parlare, è, non si deve nascondere, arduo e complesso. Oltre che da fattori intrinseci, esso è reso più difficile sia dall'inserimento nella competizione di altri sistemi di trasporto, quali i trasporti aerei e i trasporti per condutture, sia dalla influenza che su una politica dei trasporti possono avere i fattori tempo e spazio, in relazione ai progressi ed alla evoluzione della tecnica ed ai vincoli con altri Paesi per la adozione di misure univoche.

La favorevole situazione dei vari settori del traffico quale si è manifestata nello scorso esercizio dimostra che non è mancata la azione equilibratrice degli organi preposti alla politica delle concessioni, agli orari, alle tariffe, cioè ai settori attraverso i quali il coordinamento trova pratica attuazione. Il formidabile sviluppo dei trasporti impone oggi di considerare se l'attuale dirigenza dei trasporti, articolata su basi settoriali, sia adeguata ai compiti che essa è chiamata a svolgere nella nuova realtà economica, in cui si avverte, oggi più che mai, la necessità di disciplinare tempestivamente, attraverso una visione unitaria ed organica, la crescente complessità dei problemi generali. È una que-

stione che dovrà essere attentamente studiata nel quadro del riordinamento dei vari Ministeri e delle loro competenze.

Senza dubbio in avvenire il Ministro dei trasporti, liberato dalla responsabilità diretta e quotidiana dell'amministrazione dell'Azienda ferroviaria, potrà promuovere un migliore coordinamento dei trasporti, dopo la sistemazione del settore dell'aviazione civile e con le opportune intese con il Ministero della marina mercantile.

Intanto, nella considerazione delle prospettive future, acquista maggiore rilievo il coordinamento degli investimenti: e il Governo ha avvertito questa esigenza, istituendo la Commissione interministeriale per le comunicazioni, della quale sono stati chiamati a far parte tutti gli organismi che svolgono la loro azione direttamente o indirettamente collegata alle comunicazioni.

Della Commissione, infatti, presieduta dal Ministro del bilancio, fanno parte il Ministro Presidente del Comitato per la Cassa del Mezzogiorno, i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti, della marina mercantile, della difesa-aeronautica, delle partecipazioni statali, delle poste e delle telecomunicazioni. La Commissione perciò è altamente qualificata, per le competenze in essa rappresentate, a coordinare gli investimenti nei vari campi secondo le effettive necessità economiche del Paese.

Nel campo dell'esercizio l'azione del Ministero è stata sempre ispirata al concetto di creare i presupposti di una coesistenza armonica dei vari mezzi di trasporto, attraverso un'oculata politica delle concessioni, il coordinamento degli orari e delle tariffe.

In verità per il coordinamento è facile enunciare principi generali, principi, del resto, già noti ed accettati anche in sede internazionale; ma è difficile — data la delicatezza del settore in cui operano, per limitarsi ad un solo aspetto del problema, migliaia di lavoratori — il passaggio alla loro integrale applicazione pratica.

Così è acquisito che, per instaurare un coordinato sistema concorrenziale dei trasporti, occorre garantire la parità di trattamento tra i vari mezzi: cioè l'avvicinamento delle obbligazioni di servizio pubblico impo-

sto alle ferrovie e alla strada; la perequazione ed equa ripartizione degli oneri per le infrastrutture; l'uniformità di disciplina del lavoro in tutti i settori dei trasporti; la normalizzazione dei costi di esercizio delle ferrovie.

Tuttavia, nel quadro di questi principi, alcuni provvedimenti sono stati già adottati e altri sono in corso di adozione.

Posso assicurare il senatore D'Albora — e lo ringrazio per il suo interessante intervento — che i suoi suggerimenti in materia di coordinamento saranno tenuti nella massima considerazione.

Non sarà trascurata la necessità, nella attuazione dei provvedimenti di coordinamento, di tener conto degli studi e delle intese in corso presso gli organi della Comunità europea. E ciò per indirizzare fin da ora la politica italiana dei trasporti verso gli obiettivi comuni, evitando così che possa manifestarsi una crisi di adattamento quando diverrà completamente operante la politica comune dei trasporti.

La mia esposizione vi dimostra, onorevoli senatori, che il Governo segue con la massima attenzione le attività del settore dei trasporti, al quale riconosce una funzione essenziale nella vita economica e sociale del Paese.

Le accuse di immobilismo trovano una netta smentita nei fatti che io ho citato. I provvedimenti per le Ferrovie dello Stato, la legge sulle autolinee, il riesame della situazione delle ferrovie date in concessione e gli studi per il settore dell'autotrasporto merci dimostrano che il Governo è ben deciso ad adottare i provvedimenti necessari per lo sviluppo ordinato dei trasporti.

Sono provvedimenti settoriali, ma costituiscono il presupposto essenziale perchè, una volta ordinati i singoli settori, si possa indirizzare l'azione organica del Ministero verso gli obiettivi di una politica di trasporti che lo sviluppo del Paese e più ancora l'integrazione Europea richiederanno.

Il Governo, il quale ha anche avvertito, con la costituzione della Commissione interministeriale per le comunicazioni, la necessità di una visione unitaria dei vari problemi, di essi vi proporrà, con vivo senso di responsabilità, le migliori soluzioni.

Ciò che importa è agire ogni giorno con la ferma volontà di dominare, nonostante la loro complessità, i vari problemi per soddisfare esclusivamente le esigenze della collettività nazionale.

E desidero assicurarvi, onorevoli senatori, che questa è la volontà del Governo e del Ministro dei trasporti. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni.*)

**P R E S I D E N T E.** Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sui vari ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è quello del senatore D'Albora.

**F L O R E N A**, *relatore.* La Commissione lo accetta come raccomandazione.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti.* Posso assicurare il senatore D'Albora che il problema da lui sollevato è stato oggetto di uno schema di disegno di legge presentato già dal mio Ministero all'esame dei Ministeri finanziari.

**F R E S I D E N T E.** Senatore D'Albora, mantiene il suo ordine del giorno?

**D ' A L B O R A.** Non insisto, signor Presidente, e ringrazio l'onorevole Ministro.

**P R E S I D E N T E.** Segue l'ordine del giorno del senatore Solari.

**S P A T A R O**, *Ministro dei trasporti.* Signor Presidente, vi sono vari ordini del giorno che riguardano queste linee a scarso traffico che dovrebbero essere soppresse. Dopo le ampie comunicazioni che ho avuto l'onore di fare al Senato circa il pensiero del Governo in merito alle linee a scarso traffico e fortemente passive, vorrei pregare gli onorevoli senatori di non volere insistere negli ordini del giorno che essi hanno presentato su tale argomento.

**P R E S I D E N T E.** Onorevole Ministro, la sua dichiarazione vale per tutti gli ordini del giorno che riguardano tale argomento. Sentiremo, man mano che verrà il loro turno, la risposta dei presentatori.

Senatore Solari, insiste nel suo ordine del giorno?

S O L A R I . Signor Presidente, non sono soddisfatto di ciò che ha detto l'onorevole Ministro. Il mio ordine del giorno si differenzia, nella sostanza, dagli altri ordini del giorno che riguardano lo stesso argomento. Con il mio ordine del giorno invito il Governo a sottoporre al Parlamento il piano di attuazione delle linee da eliminare, della eventuale chiusura di certi rami secchi, ma lei, onorevole Ministro, nel suo intervento, non ha risposto affatto ai miei rilievi sui vari argomenti che a questo invito si ricollegano.

Ne ripareremo in occasione della discussione dei provvedimenti legislativi che avete intenzione di sottoporre al Parlamento, ma, come ripeto, lei è sfuggito alle nostre richieste specifiche. Non mi pare che si debba rinviare una chiarificazione su questo punto e pertanto, qualora non si dica chi assumerà i singoli servizi sostitutivi e quali saranno le condizioni tecniche ed economiche del servizio, chiedo che l'ordine del giorno venga messo ai voti.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti.*  
Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti.*  
Vorrei rinnovare al senatore Solari, che è anche un appassionato studioso dei problemi ferroviari, la preghiera di non insistere oggi nel richiedere che venga messo in votazione questo ordine del giorno, appunto tenendo presenti le ampie dichiarazioni che ho fatto poco fa e per cui non è, in questo momento, tempestiva la discussione. Posso assicurare che non sarà tenuto presente un rigido criterio di economia di esercizio, ma si farà un esame obiettivo delle condizioni delle zone interessate, con particolare riguardo all'utilità sociale della ferrovia.

P R E S I D E N T E . Senatore Solari, insiste nella richiesta che l'ordine del giorno venga posto in votazione?

S O L A R I . Il Ministro non ha dato le ampie delucidazioni di cui ha fatto cenno. Se egli assicura che le darà allorchè si discuterà l'eventuale chiusura dei cosiddetti « rami secchi », allora posso accettare il suo cortese invito; bisogna cioè che assicuri che in quell'occasione dirà molto di più di quanto non ha detto oggi.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti.*  
Non posso prendere nessun impegno.

S O L A R I . Non sono soddisfatto e chiedo che il mio ordine del giorno venga messo ai voti.

P R E S I D E N T E . Si dia allora nuovamente lettura dell'ordine del giorno del senatore Solari.

C A R E L L I , *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 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 ».

P R E S I D E N T E . Metto ai voti questo ordine del giorno. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Segue l'ordine del giorno del senatore Marazzita.

F L O R E N A , *relatore.* La Commissione si rimette al Governo.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti.*  
Il problema sollevato dal senatore Marazzita

è di esclusiva competenza del Ministero del tesoro, poichè non è un problema di esclusivo interesse dei pensionati delle Ferrovie dello Stato, ma concerne i pensionati di tutta la pubblica Amministrazione. Pertanto non posso accettare l'ordine del giorno che come raccomandazione da trasmettere al Ministro del tesoro.

**P R E S I D E N T E .** Segue l'ordine del giorno del senatore Iorio.

**F L O R E N A , relatore.** La creazione di una direzione compartimentale deve naturalmente essere il frutto di un esame approfondito delle esigenze della regione, poichè dovrebbe rispondere a una necessità per la migliore organizzazione del servizio ferroviario.

Nel caso prospettato dal senatore Iorio la Commissione non può dire che questo: essa si rimette all'esame che il Governo potrà fare circa l'esistenza o meno dell'opportunità cui ho accennato.

**S P A T A R O , Ministro dei trasporti.** Il senatore Iorio certamente si preoccupa soprattutto del miglior funzionamento delle comunicazioni ferroviarie nella sua regione.

**C I N G O L A N I .** È anche la mia!

**S P A T A R O , Ministro dei trasporti.** Ora, tali migliori comunicazioni non sono collegate strettamente all'esistenza o meno dei compartimenti. Vi sono ad esempio le regioni delle Marche e degli Abruzzi che hanno un unico compartimento ad Ancona.

Posso comunque assicurare il senatore Iorio che tali problemi saranno da me esaminati nei prossimi giorni onde cercare di fare tutto ciò che è possibile per migliorare la situazione. In questo momento non posso assicurare che verrà istituito un compartimento a Perugia: anzi lo dovrei escludere.

**P R E S I D E N T E .** Segue l'ordine del giorno dei senatori Gatto e Sansone che riguarda il ridimensionamento delle linee ferroviarie. Poichè l'onorevole Ministro si è già pronunciato su ordini del giorno di contenuto

analogo, chiedo al senatore Sansone se mantiene il suo ordine del giorno.

**S A N S O N E .** Noi abbiamo voluto precisare che nel ridimensionamento eventuale delle ferrovie occorre considerare che nell'Italia meridionale, talvolta, la ferrovia risulta essere l'unica infrastruttura e quindi l'unico elemento di civiltà possibile intorno al quale si può ottenere uno sviluppo in avvenire. Quindi richiamiamo l'attenzione del Ministro su questo problema, pregandolo che non sia la sua un'assicurazione formale, come talvolta in queste Aule ne sentiamo; richiamiamo l'attenzione del Ministro sul fatto che, se effettivamente si elimina un piccolo tronco ferroviario, sia pur passivo, questo significa far decadere le nostre regioni dell'Italia meridionale, e soprattutto talune di esse, in tale stato da rendere impossibile di ottenerne un rinnovamento. Quindi l'onorevole Ministro deve tener conto di queste particolarissime situazioni, e ritengo che egli come abruzzese, sentirà l'esigenza che io prospetto.

**S P A T A R O , Ministro dei trasporti.** A mia volta richiamo l'attenzione del senatore Sansone sulle comunicazioni che ho fatto e che penso lo soddisferanno.

**P R E S I D E N T E .** Segue l'ordine del giorno dei senatori Picardi, Focaccia, Jannuzzi, Militerni e Pignatelli.

**F L O R E N A , relatore.** La Commissione è dell'avviso che l'ordine del giorno possa essere accettato come raccomandazione.

**S P A T A R O , Ministro dei trasporti.** Vi è un'interrogazione del senatore Picardi, firmata anche da altri senatori, e un'altra del senatore Genco, per le comunicazioni dirette fra Reggio Calabria e Bologna. A questo proposito comunico che è stato deciso di agevolare il viaggio sulle linee joniche e adriatiche per i viaggiatori provenienti dalla Sicilia e dalla Calabria accordando l'istadamento, a parità di prezzi, anche su tali linee per le stazioni di Bologna ed oltre.



Quanto all'altra richiesta fatta dal senatore Picardi, voglio dire che, avendo sentito le sue lamentele per modificazioni apportate all'orario del 1961, ho disposto un riesame dell'orario stesso in modo da tener conto, nella maggior misura possibile e al più presto, delle esigenze che dal senatore Picardi sono state prospettate nella seduta precedente.

P R E S I D E N T E . Senatore Picardi, è soddisfatto?

P I C A R D I . Sono soddisfatto.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Di Grazia, Romano Antonio e Di Rocco.

F L O R E N A , *relatore*. Anche questo ordine del giorno riguarda il problema di soppressione di linee a scarso traffico.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Quanto ha formato oggetto dell'ordine del giorno del senatore Di Grazia sarà tenuto presente dal Governo il giorno in cui si dovrà riesaminare la situazione di quella linea passiva a cui ella, senatore Di Grazia, si interessa. Per adesso non c'è alcun provvedimento da prendere. Comunque nel mio discorso ho dato ampie assicurazioni sui criteri che saranno seguiti nell'esame delle linee a scarso traffico, come per esempio la valutazione delle condizioni delle strade, se sono idonee cioè a ricevere un maggiore traffico automobilistico; ed ho dato altre garanzie. La prego pertanto di voler cortesemente leggere le mie dichiarazioni. Intanto le assicuro che non c'è motivo di allarme in questo momento.

P R E S I D E N T E . Senatore Di Grazia, è soddisfatto?

D I G R A Z I A . Nell'esame che sarà fatto, lei, onorevole Ministro, mi assicura che terrà conto della vera situazione locale, perchè attorno a quel tronco ferroviario sono nati depositi, magazzini per ortofrutticoli, eccetera, si è creato insomma tutto un complesso

di attività commerciali imponenti. Pertanto la ringrazio.

A N G E L I L L I . Anche se di scarso reddito, non parliamo di sopprimere le linee minori laziali, ma di potenziarle.

P R E S I D E N T E . Segue il primo ordine del giorno del senatore Picchiotti.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione non può che aderire in pieno a quanto richiesto dall'ordine del giorno del senatore Picchiotti per cercare di ridurre i rumori.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Il Governo non solo è d'accordo, ma si ripromette di far avere al senatore Picchiotti ampie notizie sull'attività svolta in questo campo. Accetto quindi l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Segue un secondo ordine del giorno del senatore Picchiotti.

F L O R E N A , *relatore*. Per quanto attiene al problema dei passaggi a livello, la Commissione, riferendosi alle dichiarazioni del Ministro, che ha già inquadrato il problema attraverso un programma di graduale soppressione dei passaggi a livello, cominciando da quelli di maggiore traffico, per vedere poi di sistemarli tutti, non può che rivolgere la raccomandazione che questo ordine del giorno venga accolto.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Dopo le dichiarazioni fatte e le assicurazioni che ho dato in precedenza, posso confermare che si sta studiando la maniera di giungere ad una graduale riduzione dei passaggi a livello.

G O M B I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G O M B I . Vorrei sollecitare il ministro Spataro a dare a questo proposito un'assicurazione diversa da quella che ha reso un minuto fa, nel senso che il problema dei passaggi a livello, sia per quanto ha sottoli-

neato il relatore, sia per quanto ha detto lo onorevole Ministro, sia per quanto noi abbiamo sostenuto, merita veramente di essere messo, nella graduatoria delle priorità, al primo posto tra le provvidenze che, relativamente al sistema di sicurezza del traffico e dei trasporti per le strade ferrate, bisogna prendere.

Noi abbiamo, per 16.000 chilometri di linea, 16.000 passaggi a livello di cui migliaia incustoditi; pertanto questo problema deve trovare, nella scala delle priorità, una sua collocazione precisa, ad evitare gli incidenti che quotidianamente si verificano, in maniera di tranquillizzare l'opinione pubblica.

Quanto ha detto l'onorevole Ministro nel suo intervento non è sufficiente a tranquillizzarci; lo pregherei pertanto di darci delle assicurazioni più precise e più indicative a questo proposito.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Le Ferrovie stanno facendo lo studio di questa graduatoria insieme con l'A.N.A.S. al fine di eliminare, per il maggior numero possibile, i passaggi a livello, cominciando evidentemente da quelli più pericolosi.

P R E S I D E N T E . Segue un terzo ordine del giorno del senatore Picchiotti. Su questo ordine del giorno l'onorevole Ministro si è già pronunciato. Passiamo pertanto agli ordini del giorno del senatore Barbaro. Il senatore Barbaro, però, non è presente.

C R O L L A L A N Z A . Faccio miei gli ordini del giorno del senatore Barbaro.

F L O R E N A , *relatore*. Il primo ordine del giorno del senatore Barbaro inquadra tutto un programma di vasto potenziamento della linea Adriatica e della linea Jonica. La Commissione non può che considerare questo problema, da un punto di vista di valutazione, come un problema da esaminare nell'impostazione generale di tutto l'ammodernamento e il potenziamento della rete. Non si può dire che oggi, almeno secondo la Commissione, sia preminente l'elettrificazione della linea jonica. Ma certamente è un problema che troverà la sua soluzione, e ci rimettiamo al

Governo per quello che potrà decidere in un quadro generale.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Posso assicurare i senatori Barbaro e Crollanza che sarà posta la massima attenzione, da parte della Direzione generale delle ferrovie, per la realizzazione di quanto essi richiedono, tanto più in relazione allo sviluppo industriale della zona.

P R E S I D E N T E . Senatore Crollanza, mantiene l'ordine del giorno?

C R O L L A L A N Z A . Non insisto e spero che l'onorevole Ministro voglia inquadrare il problema in rapporto alla valorizzazione di tutto il Mezzogiorno d'Italia.

P R E S I D E N T E . Segue un altro ordine del giorno del senatore Barbaro.

F L O R E N A , *relatore*. Per questo ordine del giorno la Commissione si rimette al Governo.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Il raddoppio del tratto Reggio Calabria-Villa S. Giovanni, per il quale è prevista una spesa di 3 miliardi, è già contemplato nel piano di totale raddoppio di tutta la linea Battipaglia-Reggio Calabria. Come è noto questo raddoppio si sta realizzando man mano.

V A C C A R O . Molto a rilento.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Lei sa, senatore Vaccaro, quante gallerie occorrono, quante difficoltà si incontrano nell'esecuzione dei lavori. Si stanno spendendo cento miliardi, ma occorre del tempo. Successivamente si arriverà anche al raddoppio richiesto.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Barbaro e Crollanza.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione, data l'importanza del problema, pensa che il Governo potrà assumere le sue decisioni dopo avere esaminato la situazione at-

tuale per vedere l'opportunità dell'attivazione di traghetti di questo genere verso l'Africa.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Io ho parlato della nave traghetto tra Civitavecchia e il Golfo Aranci. L'ordine del giorno contiene un invito cui mi sarebbe molto gradito associarmi, ma non posso dare alcuna assicurazione perchè, nel piano dei finanziamenti, dobbiamo prima provvedere ai collegamenti interni italiani per cui c'è ancora da spendere molto.

Come programma futuro, però, anche per il suo rilievo turistico, questa giusta aspirazione evidentemente dovrà essere tenuta presente.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Gaiani, il quale rientra tra quegli ordini del giorno sui quali il Ministro si è già pronunciato.

G A I A N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A I A N I . La sua risposta, onorevole Ministro, con l'invito a ritirare gli ordini del giorno che concernono la materia degli smantellamenti, è del tutto insoddisfacente e le sarei grato se volesse prendere qualche impegno in merito alla ferrovia Rovigo-Chioggia che interessa un vasto territorio e oltre 200.000 abitanti, in una zona particolarmente colpita dalle alluvioni e dalle calamità naturali; lo smantellamento di quella ferrovia potrebbe determinare un ulteriore arretramento dell'economia di quella zona.

Le sarei pertanto grato se volesse prendere qualche impegno.

P R E S I D E N T E . Mi pare che l'onorevole Ministro abbia già risposto.

G A I A N I . (Mi pare invece che l'onorevole Ministro non abbia preso impegni per cui sarebbe bene che si impegnasse almeno a presentare in Parlamento in tempo utile un programma per questi ridimensionamenti, in modo che le popolazioni non siano poste di fronte al fatto compiuto e sia possibile discutere.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Vorrei dire al senatore Gaiani che conosco la zona e quindi sono a conoscenza della situazione; per queste ragioni il Governo terrà in particolare considerazione il suo ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Senatore Gaiani, insiste perchè il suo ordine del giorno sia messo ai voti?

G A I A N I . Non sono del tutto soddisfatto della risposta dell'onorevole Ministro, comunque non insisto perchè il mio ordine del giorno sia messo in votazione.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Molinari.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione considera che nel vasto programma di potenziamento di tutta la rete debba essere studiato il problema della trasformazione da binario a scartamento ridotto a binario a scartamento normale della Castelvetro-Porto Empedocle.

C O R B E L L I N I . Cambiando il tracciato.

F L O R E N A , *relatore*. Ad ogni modo, questo è il problema che qui si pone, e in base a quelle che sono le risultanze dello sviluppo della zona, sia dal punto di vista agricolo, sia dal punto di vista dell'importanza di determinati giacimenti minerari che in quella zona cominciano a essere scoperti, la Commissione ritiene che, al momento opportuno, il Governo esaminerà il problema e, con tutti i dati, per così dire, favorevoli, potrà prendere le decisioni che riterrà opportune. La Commissione, pertanto, si rimette, con questa premessa, alle decisioni del Governo.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Penso che il primo voto che possiamo fare sia quello che rispondano a verità le notizie che sono giunte circa importanti ricerche minerarie in quella zona. Se si avranno questi risultati, ritengo che il problema potrà più facilmente essere risolto.

**PRESIDENTE** Senatore Molinari, mantiene il suo ordine del giorno?

**MOLINARI.** Sono soddisfatto sia delle dichiarazioni della Commissione sia di quelle del Governo; desidero però rilevare e ricordare al Ministro che quando è stato approvato l'ordine del giorno del Senato e si discusse circa la soppressione di taluni rami ferroviari, sin dal 1955, si disse che le popolazioni di quella zona — e ciò è stato constatato anche dalla Commissione venuta ad Agrigento — non intendono sentir parlare di soppressione di quella linea. È anche strano, devo dire, che si senta parlare di soppressione della Alcamo-Castelvetrano. Per quanto concerne queste soppressioni, io sono contrario, signor Ministro, e dovrei aderire alle eventuali proteste delle popolazioni. Desidero in proposito qualche assicurazione da parte del Governo. Come si può pensare di sopprimere l'Alcamo-Castelvetrano che è la unica linea ferrata di molte zone delle provincie di Trapani e di Agrigento verso Palermo? È una cosa addirittura aberrante!

**VOLPE, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Ma chi ne ha parlato?

**MOLINARI.** Se ne parla! La stampa ne ha parlato recentemente.

**FLORENA, relatore.** Qui si dice sempre « si parla, si parla! »; così ragioniamo sul « si parla » e questo non è serio! Mi riferisco al « si parla » circa la linea Alcamo-Castelvetrano indicata dal senatore Molinari.

**MOLINARI.** Già, ma bisogna vedere come le popolazioni si sensibilizzano! Comunque, signor Presidente, ho detto che mi dichiaro soddisfatto purchè queste assicurazioni rimangano realtà.

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno del senatore Mammucari.

**FLORENA, relatore.** La Commissione considera questo problema un problema veramente grave, perchè l'accentramento sempre maggiore nei centri urbani

della potenzialità industriale e l'aumento della massa di operai che si deve spostare per trovarsi ad una determinata ora fissa per tutte le industrie, per tutte le scuole, per tutte le attività, in un grosso centro industriale, impone mezzi veramente notevoli. Quindi la Commissione ritiene che sia questo un problema che il Governo dovrà studiare ed esaminare onde vedere quali provvedimenti potranno attuarsi, per iniziativa del Governo, per l'organizzazione dei trasporti, eventualmente in collaborazione con gli organismi industriali e di lavoro che possono, per esempio, in alcuni casi, esaminare la possibilità di una ricettività di massa degli operai in funzione di leggeri spostamenti degli orari di inizio del lavoro.

**SPATARO, Ministro dei trasporti.** Concordo con quanto hanno prospettato sia il senatore Mammucari che il senatore Florena circa gli inconvenienti che derivano dal superaffollamento dei treni adibiti al trasporto di operai e di studenti.

Oggi però non posso dire altro che questo: in seguito all'attuazione del nuovo piano di potenziamento e di ammodernamento, man mano che avremo la possibilità di migliorare le comunicazioni ferroviarie, sarà tenuto presente in particolar modo il servizio ferroviario per il trasporto degli operai e degli studenti dai centri vicini alle grandi città, problema che oggi non possiamo che affrontare gradualmente, cercando di venire incontro nei limiti del possibile alle difficoltà che il servizio stesso presenta.

**PRESIDENTE.** Senatore Mammucari, mantiene l'ordine del giorno?

**MAMMUCARI.** Mi dichiaro relativamente soddisfatto delle assicurazioni dell'onorevole Ministro. Potrei essere completamente soddisfatto se l'impegno fosse formale e realizzabile entro breve tempo, perchè la questione assume un'importanza crescente man mano che aumenta l'afflusso di lavoratori e di studenti dalle campagne e dai Comuni vicini ai grandi centri industriali ed urbani. E si badi che il problema non si pone soltanto per due o tre centri maggiori,

ma ormai si pone per moltissimi centri di grande importanza.

Approfitto di questa occasione per dare atto al Ministro, in merito alla questione delle tariffe per le derrate agricole, che egli ha perfettamente ragione. Prendo atto anche della sua nuova conferma che le tariffe non sono aumentate.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Battaglia.

FLORENZA, *relatore*. La Commissione, in merito all'ordine del giorno del senatore Battaglia, considera che già un programma di raddoppio del binario nel tratto tra Fiumetorto e Palermo fu stabilito parecchi anni fa, proprio perchè quel tratto di linea raccoglie tutto il traffico che confluisce da Messina, da Catania, da Caltanissetta e dalla linea Roccapalumba-Agrigento, ragione per cui si viene a determinare una intensità di traffico importante.

Questo lavoro fu iniziato, ma soltanto una metà del percorso previsto è stata raddoppiata. Quindi la Commissione pensa che, anche ai fini dell'utilizzazione del tratto già compiuto, sia opportuno, nell'ambito della disponibilità dei mezzi finanziari, sempre nel quadro delle priorità da esaminare, che questo problema venga risolto nel senso auspicato.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Concordo sulla necessità di completare il raddoppio di questo tratto di linea e posso assicurare il senatore Battaglia che nel nuovo piano di potenziamento delle ferrovie è compreso il completamento di tale lavoro.

PRESIDENTE. Senatore Battaglia, mantiene il suo ordine del giorno?

BATTAGLIA. Mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni fornite dall'onorevole Ministro, nella speranza che finalmente questo raddoppio possa essere completato. Se ne parla ormai da molti anni e di promesse se ne sono fatte ogni anno: vorrei, quindi, sperare che questa sia l'ultima seria e concreta, e che si possa vedere realizzata l'opera.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno del senatore Carelli.

FLORENZA, *relatore*. La Commissione si rimette al Governo.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Mi richiamo a quanto ho già dichiarato nel corso del mio intervento.

PRESIDENTE. Senatore Carelli, mantiene l'ordine del giorno?

CARELLI. Prendo atto delle dichiarazioni che lei ha fatto, onorevole Ministro; mi consenta però di rilevare che il problema va risolto su un piano di politica dei trasporti che non può essere di competenza soltanto dell'Amministrazione dei trasporti. Vorrei quindi pregarla, onorevole Ministro, di studiare il problema globalmente e, se mai, farne oggetto di un apposito disegno di legge.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori Cervellati, Sacchetti e Gallotti Balboni Luisa.

FLORENZA, *relatore*. La Commissione considera che il problema qui sollevato sia piuttosto delicato e pertanto si rimette al Governo per le decisioni del caso.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. In merito al primo ordine del giorno del senatore Cervellati debbo dichiarare che l'anno scorso vennero rilasciate autorizzazioni eccezionali per il trasporto delle barbabietole.

Le autorizzazioni vengono limitate ai trasporti per i campi di raccolta. Comunque è mio intendimento tener conto sia delle esigenze degli autotrasportatori che delle esigenze che si dovessero manifestare nel settore agricolo.

PRESIDENTE. Senatore Cervellati, mantiene l'ordine del giorno?

CERVELLATI. Signor Presidente, non insisto.

PRESIDENTE. Segue un altro ordine del giorno dei senatori Cervellati, Sacchetti e Gallotti Balboni Luisa.

F L O R E N A , *relatore*. Anche questo è un ordine del giorno che importa problemi molto delicati: vi è una regolamentazione che inquadra una determinata disciplina per gli autotrasporti merci, cui sono legati anche problemi di sicurezza. La Commissione quindi si rimette al Governo per l'esame approfondito che vorrà farne.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Allo stato attuale le esigenze dei traffici non richiedono una modifica alle disposizioni della legge 26 giugno 1935; ma se in avvenire le esigenze dei traffici richiedessero una modifica, il Ministero terrà nel dovuto conto le particolari situazioni che sono state prospettate.

P R E S I D E N T E . Senatore Cervellati, insiste nel suo ordine del giorno?

C E R V E L L A T I . Non insisto, signor Presidente; però pregherei l'onorevole Ministro, considerato che anche l'anno scorso ebbe a pronunciarsi sul problema che ho esposto, di prendere precisi impegni, perchè la categoria si attende da lei che venga esaminato a fondo il problema. Prego quindi l'onorevole Ministro di volersi impegnare personalmente a dare quanto prima una risposta agli interessati.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Gramegna e De Leonardis.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro in materia di approvvigionamento del materiale rotabile e particolarmente di quel settore che interessa la catena del freddo, si rimette alle dichiarazioni stesse, che sono già rassicuranti.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, nel discorso che ho pronunciato ho ricordato quello che è stato fatto per i carri frigoriferi, le ordinazioni che sono state date, le nuove commesse che sono state disposte anche quest'anno. E quindi confermo che dal punto di vista sociale, cioè di aiuto allo sviluppo dell'economia nazionale in

generale e meridionale in particolare, le Ferrovie cercheranno di attuare il migliore servizio con i carri refrigeranti. In quanto ai trasporti di ortofrutticoli, farò avere ai senatori Gramegna e De Leonardis l'elenco delle particolari concessioni in vigore.

P R E S I D E N T E . Senatore Gramegna, mantiene l'ordine del giorno?

G R A M E G N A . Signor Presidente, prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro. Debbo però far rilevare che il nostro ordine del giorno contiene delle richieste precise. Nella relazione di maggioranza è detto che devono essere costruiti 500 carri frigoriferi annui per cinque anni. Noi chiedevamo che il numero dei carri venisse aumentato e l'onorevole Ministro ci ha detto che di questo sarà tenuto conto. Nella seconda parte, per quanto riguarda le tariffe differenziali, chiediamo che queste tariffe siano coordinate in maniera tale che le merci che partono dal Sud non siano tanto handicappate di fronte alle stesse merci che partono dal Centro e dal Nord Italia.

P R E S I D E N T E . Segue il primo ordine del giorno del senatore Pajetta.

F L O R E N A , *relatore*. Si tratta di un problema importante, delicato e che si ricollega anche con quelli che possono essere i rapporti con l'estero, vista l'importanza che viene ad avere questa linea fluviale. Pertanto la Commissione non può che rimettersi al Governo per gli studi che dovrà fare e per quelle che saranno le decisioni.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Posso assicurare che il problema sarà di nuovo esaminato per l'eventualità che si debbano fare nuovi regolamenti che fossero richiesti dall'attuale situazione. Per quanto si riferisce alla seconda parte dell'ordine del giorno, essa, come il senatore Pajetta sa, è di competenza in parte del Ministero dei lavori pubblici, in parte del Ministero dei trasporti. Si sta seguendo con la maggiore attenzione l'*iter* di questa pratica, con l'augurio che possa giungere in porto al più presto.

P A J E T T A . Quanto al regolamento per la navigazione?

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Ci sono le norme del codice della navigazione, e il regolamento d'attuazione è stato approvato con decreto presidenziale 28 giugno 1949. Se ella ritiene che tale regolamento debba subire delle modifiche, lo porrò allo studio onde si possa eventualmente aggiornare.

P R E S I D E N T E . Segue il secondo ordine del giorno del senatore Pajetta.

F L O R E N A , *relatore*. Non c'è dubbio che un servizio di aliscafi, da un punto di vista di quella che può essere la celerità di comunicazione, sarebbe una realizzazione positiva, ma non c'è dubbio anche che si tratta di mezzi che costano parecchio sia per l'esercizio sia per il valore intrinseco. Occorre dunque valutare dal punto di vista economico e finanziario l'opportunità di inserirli o meno; pertanto la Commissione non può che rimettersi al Governo.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Nell'Assemblea vi sono vari senatori che hanno il piacere di vivere sui laghi e che quindi si interessano alla navigazione. Io per ragioni d'ufficio mi sono recato sul posto e mi sono reso conto che, agli effetti dello sviluppo turistico, questi mezzi vanno in realtà molto aumentati. Noi vediamo con la massima simpatia questa possibilità, ma è un problema di mezzi finanziari. Con questo orientamento speriamo di poter fare ciò che ci viene raccomandato nell'ordine del giorno.

P A J E T T A . Desidero ricordare che era già in attività un aliscafo sul Lago Maggiore, ma poi si è avariato, è stato portato via e non si è più provveduto per la sua sostituzione.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Si stanno anche facendo degli studi sugli aliscafi, perchè effettivamente si deteriorano con una rapidità notevole, quindi il loro costo è elevato. Occorre pertanto fare un po' i

conti, e si stanno appunto facendo degli studi per vedere qual'è la resistenza di questi aliscafi, onde poter affrontare il problema da un punto di vista finanziario.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno del senatore Pellegrini.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione si rimette al Governo.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Confermo le dichiarazioni fatte in precedenza.

P E L L E G R I N I . Il mio ordine del giorno riflette un problema estremamente concreto e vorrebbe una risposta che fosse concreta anch'essa. Se la dichiarazione del Ministro vuole significare che le voci che corrono non sono vere e che, qualora si ponesse il problema della soppressione, in questa regione che ha alcune sue particolarità, di questi tronchi e che in ogni modo il problema verrebbe esaminato tenendo presente la situazione del Friuli e in contatto con gli organismi rappresentativi di quella regione, io mi direi soddisfatto; ma se le dichiarazioni del Ministro non vogliono dire questo, ciò vorrebbe semplicemente significare che effettivamente il pericolo di soppressione esiste e contro questo fatto non posso che elevare una seria protesta, perchè ciò andrebbe contro gli interessi reali di quelle popolazioni.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. È un problema di carattere generale; quando sarà studiato si vedrà. Per adesso si faranno soltanto gli studi dal punto di vista stradale in tutte le zone d'Italia.

P R E S I D E N T E . Senatore Pellegrini, mantiene l'ordine del giorno?

P E L L E G R I N I . Non insisto, ma c'è un'interrogazione alla quale spero l'onorevole Ministro vorrà rispondere.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Zane, Buizza, Piasenti e Spagnolli.

F L O R E N A , *relatore*. Anche per questo ordine del giorno valgono le stesse considerazioni che la Commissione ha fatto per la richiesta contenuta nell'ordine del giorno Pajetta.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Debbo confermare quello che ho detto a proposito dell'ordine del giorno del senatore Pajetta; non posso aggiungere nulla di nuovo. Noi vediamo con molto interesse lo sviluppo dei natanti in rapporto anche al turismo; però è un problema di mezzi finanziari. Contemporaneamente a questo esame finanziario, stiamo facendo degli studi per vedere quanta resistenza hanno questi aliscafi nel servizio, per poter stabilire il periodo di ammortamento e fare un serio piano finanziario.

P R E S I D E N T E . Senatore Zane, è soddisfatto?

Z A N E . Debbo dire che mi dichiaro soddisfatto per quanto l'onorevole Ministro ha detto nel suo discorso di replica. Le dichiarazioni rese in materia ci hanno tranquillizzati. Quindi non chiedo la votazione dell'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori De Leonardis, Gramigna, Pasqualicchio e Mancino.

F L O R E N A , *relatore*. Ci riferiamo a quanto detto in precedenza.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Una parte dei nuovi fondi sarà riservata per migliorare le condizioni ferroviarie delle regioni cui si interessano i senatori De Leonardis ed altri.

P R E S I D E N T E . Senatore De Leonardis, mantiene l'ordine del giorno?

D E L E O N A R D I S . Noi dobbiamo dire, su queste dichiarazioni che il Ministro ci ha fatto sia per ciascuna zona sia in linea generale, che praticamente qui si vuol far credere che non c'è nulla di concreto per quanto riguarda queste soppressioni; noi invece

dobbiamo attenerci a quelle che sono le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, secondo le quali vi sarebbero dei comitati di studio per vedere se queste linee debbono permanere ed in quale misura. Ora questi studi sono stati già fatti in precedenza. Ad esempio per quanto concerne queste linee, che riguardano le regioni pugliese e lucana e riguardano anche le comunicazioni con Napoli ed il resto dell'Italia meridionale, noi sappiamo che le Camere di commercio e gli enti locali, oltre a pronunciarsi spontaneamente, sono stati invitati a dire il loro parere.

Per queste linee, ad esempio, la Camera di commercio di Bari e quella di Potenza hanno dato parere sfavorevole ed hanno chiesto quello che noi chiediamo in questo ordine del giorno, sul quale non c'è nessuna assicurazione. Che cosa chiediamo? Che non soltanto queste linee non siano soppresse, ma che, tenuto conto dell'ambiente sociale ed economico in cui sono, siano migliorate ed ammodernate, riducendo le tariffe specialmente per quanto riguarda la produzione agricola, facendo in modo che queste linee assolvano veramente al compito per cui furono create: cioè incrementare l'economia di zone depresse che soltanto attraverso queste linee possono avere uno sviluppo economico.

Il Ministro finora su questo punto non ci ha detto nulla. Vuole il Ministro assicurarci che sarà fatto uno studio di questo genere e sarà fatto d'accordo con le Camere di commercio, con i Comuni, con le Province, con tutti gli Enti che sono direttamente interessati a questo sviluppo, compresi anche l'Ente di riforma e l'Ente di irrigazione per la Puglia e la Lucania che sono gli organi dello Stato che agiscono essenzialmente in queste zone, sia per quanto riguarda la legge stralcio di riforma fondiaria, sia per quanto riguarda i piani di bonifica ed irrigazione che compiono in queste terre?

Su questo terreno domando se il Ministro ci può dire qualcosa di più concreto, e quindi assicurarci che veramente, prima di prendere qualsiasi provvedimento per queste zone, sia investito pienamente il Parlamento, per quanto riguarda la politica dei trasporti nelle zone meridionali, molto interessate a che le soppressioni non avvengano.



PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dei senatori De Leonardis, Gramegna, Pasqualicchio e Mancino.

FLORENZA, *relatore*. Per questo problema di potenziamento e di ammodernamento delle ferrovie meridionali, la Commissione si rimette al Governo.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Certamente nel nuovo piano di potenziamento e di ammodernamento delle ferrovie saranno comprese le ferrovie meridionali ed alcuni lavori che sono particolarmente raccomandati dal senatore De Leonardis. Per adesso non faccio precisazioni più dettagliate, ma certamente lo sviluppo del Mezzogiorno viene tenuto presente anche per quanto riguarda le ferrovie ed il loro potenziamento ed ammodernamento.

Così anche, per quanto riguarda il voto per il raddoppio della Bari-Ancona, assicuro che il problema è tenuto presente.

PRESIDENTE. Senatore De Leonardis, mantiene il suo ordine del giorno?

DE LEONARDIS. Per quanto riguarda i passaggi a livello, il Ministro non ha detto nulla. Nell'Italia meridionale vi sono una quantità di passaggi a livello su linee molto importanti, si giunge fino ad avere, su un tratto di 100 chilometri, ben 22 passaggi a livello. Ora vorremmo avere un impegno preciso che degli 800 miliardi, che noi riteniamo insufficienti, almeno una parte sarà stanziata a favore di queste zone e per venire incontro ad alcune indicazioni che noi diamo, come il raddoppio della linea Ancona-Foggia, l'elettrificazione e il raddoppio della Lecce-Bari e della ferrovia Jonica-Adriatica, problema quest'ultimo per cui sono stati presentati anche altri ordini del giorno.

Ora, se il Ministro dice che accetta l'ordine del giorno come raccomandazione, potremmo ritenerci soddisfatti, ma se non c'è un impegno preciso di tener presenti queste richieste sarò costretto ad insistere perchè i due ordini del giorno vengano messi in votazione. Vorrei sapere inoltre quando il Ministro intende presentare al Parlamento questo

progetto di trasformazione e di ammodernamento, e quando noi potremo discuterlo.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Non posso accettare l'ordine del giorno; tra l'altro debbo far osservare al Senato che la legge di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie deve essere ancora esaminata dal Parlamento.

PRESIDENTE. Senatore De Leonardis, insiste per la votazione?

DE LEONARDIS. Insisto perchè i due ordini del giorno siano posti ai voti.

PRESIDENTE. Si dia allora lettura del primo ordine del giorno dei senatori De Leonardis, Gramegna, Pasqualicchio e Mancino.

CARELLI, *Segretario*:

« Il Senato,

richiamata l'attenzione del Governo sul senso di viva agitazione e protesta esistente nelle zone servite da ferrovie statali e private definite a scarso traffico o qualificate addirittura "rami secchi";

tenuto conto, a questo proposito, delle risoluzioni adottate e di quanto viene richiesto dai Consigli comunali e provinciali e dalle Camere di commercio interessate, dagli organismi sindacali e politici delle zone che vedono minacciate indispensabili comunicazioni ferroviarie di importanza non solo locale;

considerate le richieste contenute in un ordine del giorno dei Sindaci dei Comuni della Lucania e della Puglia, riunitisi a Spinazzola il 30 maggio 1961, ed al quale hanno pienamente aderito le Camere di commercio di Bari e Potenza, organizzazioni sindacali e associazioni di categoria comunali e provinciali;

considerato che in tali richieste si avverte che i ventilati progetti di smantellamento riguardano alcuni tronchi ferroviari (quali la Gioia del Colle-Rocchetta S. Antonio, di chilometri 140; la Foggia-Rocchetta S. Antonio-Spinazzola, di 66 chilometri) che

sono indispensabili vie di comunicazione che interessano centinaia di migliaia di abitanti, zone e regioni importantissime in incremento di sviluppo agricolo ed industriale;

considerato che in queste zone, dove sono in atto lavori di bonifica e di irrigazione, incrementi di insediamenti nelle campagne anche e principalmente attraverso l'attuazione della riforma fondiaria, le ferrovie esistenti rappresentano necessità inderogabili al progresso di queste regioni;

ritenuto che si impone il loro ammodernamento, una revisione degli orari ferroviari, lo sviluppo di maggiori velocità, la trasformazione di tronchi a scartamento ridotto con moderne ferrovie a scartamento normale costruite e gestite dallo Stato, con tariffe per il trasporto delle merci e dei passeggeri che contribuiscano allo sviluppo di quelle economie e dei conseguenti traffici.

impegna il Governo a riconsiderare le decisioni enunciate circa la sostituzione di tronchi ferroviari a scarso traffico con servizi automobilistici, specie nelle regioni meridionali e particolarmente nelle località più innanzi indicate ».

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti questo ordine del giorno. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvato).*

Si dia lettura del secondo ordine del giorno dei senatori De Leonardis, Gramigna, Pasqualicchio e Mancino.

**C A R E L L I ,** Segretario:

« Il Senato,

rilevato che dalle dichiarazioni del Ministro e dalla relazione degli esperti risulta la insufficienza del bilancio, sia per gli stanziamenti ordinari e straordinari della spesa prevista per i bisogni dell'esercizio, sia per gli sviluppi e l'ammodernamento di tutta la rete ferroviaria italiana;

rilevato inoltre il grave esborso che all'Erario si impone con gli interventi ed i sussidi per le ferrovie date in concessione ai privati;

ritenuto che particolari e maggiori stanziamenti vanno decisi per lo sviluppo delle reti ferroviarie nell'Italia meridionale e particolarmente nelle zone pugliesi, lucane, della Campania, della Calabria eccetera, specie per le più trascurate grandi linee delle zone adriatiche e joniche;

fa presente che l'ammodernamento di questi tratti comporta la elettrificazione ed il doppio binario sulla Bari-Lecce, l'elettrificazione delle comunicazioni ferroviarie tra la Puglia e la Calabria nel versante jonico, il doppio binario sulla Foggia-Ancona e sulla Foggia-Roma;

fa altresì presente che, nell'interesse di un regolare sviluppo dell'economia regionale, va posto il problema della statizzazione dei tronchi più importanti delle ferrovie in concessione come la Bari-Andria-Barletta, quasi completamente rinnovata, e l'importante complesso delle ferrovie del Sud-Est che si diramano da Bari verso Taranto e Lecce e rappresentano una via indispensabile di avvicinamento di intense produzioni agricole ai grandi mercati di consumo;

considerati infine i gravi e continui incidenti, quasi sempre mortali, che si verificano, specie ai passaggi a livello, nelle zone meridionali del Paese,

invita il Governo a dare a queste ferrovie nuovi apparati di sicurezza corrispondenti all'accresciuto traffico di tutte le linee meridionali ed a provvedere urgentemente alla eliminazione di un immenso numero di passaggi a livello che interessano il rilevante traffico di grandi strade che servono città capoluoghi di regione e di provincia, come Bari, Lecce e Brindisi, ed importanti centri abitati ».

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti questo ordine del giorno. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(Non è approvato).*

Segue l'ordine del giorno del senatore Mariotti.

**F L O R E N A ,** relatore. La Commissione si rimette al Governo.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Il senatore Mariotti ha richiamato nel suo intervento comunicazioni precedentemente fatte dal Ministero in merito alla ricostruzione della Faentina nel tratto Borgo S. Lorenzo-Firenze e mi ha chiesto di non rispondere oggi alla sua domanda con un « ni », ma o con un no o con un sì.

La verità è, onorevole Mariotti, che non posso rispondere oggi con il sì ma vorrei lasciare ancora aperta la possibilità, in seguito, che si possa accogliere la richiesta.

In verità la ricostruzione della linea, la cui spesa sarebbe di oltre un miliardo e seicento milioni, a distanza di tanti anni dalla fine della guerra, non è stata ancora eseguita e l'orientamento adesso è nel senso di approfondire la possibilità di sostituire alcune ferrovie secondarie con servizi automobilistici.

Mi pare che ella, onorevole Mariotti, debba convenire che in questa situazione non si possa non rinviare anche l'esame dei mezzi di trasporto da Borgo S. Lorenzo a Firenze. Come ella sa, sono stati istituiti dei treni via Pontassieve per assicurare il trasporto di operai da Borgo S. Lorenzo e da Marradi agli stabilimenti di Firenze e sarà messa ancora la massima diligenza per rendere possibilmente più rapido il percorso in treno, utilizzando nuovo materiale di automotrici in modo che anche altri treni impieghino lo stesso tempo del treno che parte attualmente alle 6 da Borgo S. Lorenzo e arriva a Firenze alle ore 7,05.

P R E S I D E N T E . Senatore Mariotti, mantiene l'ordine del giorno?

M A R I O T T I . Non solo non sono soddisfatto, ma sono veramente deluso. Per un problema così importante che si trascina da oltre dieci anni l'onorevole Ministro candidamente afferma di non poter dire sì, però, per lasciare aperta qualche possibilità ancora, non dice neanche no.

Ma, signor Ministro, abbia l'umiltà politica di supporre che noi non siamo mica dei fessi, cioè siamo gente capaci di comprendere che non volete ricostruire la ferrovia. Però devo fare osservare che le popolazioni del Mugello hanno il diritto, dopo dieci anni

di promesse e di ipocrisie, che si abbia da parte del Ministro il coraggio morale di dire no; senza ricorrere ad altre esercitazioni verbali in base alle quali i mugellani hanno sempre sperato e che costituiscono oggi una offesa contro coloro che dalla ricostruzione della Faentina confidano nella rinascita di vaste zone del Mugello e dell'alta Romagna.

Ripeto, onorevole Ministro, abbia il coraggio morale di dire di no: se non ha questo coraggio, cosa sta a fare sui banchi del Governo? (*Commenti*).

V O L P E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Che modo di parlare è questo?

M A R I O T T I . È un modo di parlare adeguato alla vostra insipienza ed alla vostra insensibilità. E voglio aggiungere, signor Presidente, che è anche assurdo che la Commissione non esprima il proprio parere e si rimetta al Governo e che il Ministro su tanti ordini del giorno affermi di non avere avuto il tempo di studiare i problemi. Questo è un Parlamento, è un'Assemblea che ha la sua dignità e ciò comporta anche da parte dei signori del Governo altrettanta dignità.

P R E S I D E N T E . Onorevole Mariotti, lei sa come si discutono i bilanci: le cose vaghe sono frequenti nella discussione dei bilanci e un Ministro non so come possa impegnarsi.

M I L I L L O . Ma la Commissione deve pronunciarsi, non può limitarsi a dire: mi rimetto al Governo.

M A R I O T T I . Ma sono dieci anni! Il ministro Angelini aveva detto di avere già stanziato la somma per la ricostruzione della Faentina ed invece oggi a tanta distanza di anni si ripete che il problema verrà ripreso in esame.

P R E S I D E N T E . Allora, senatore Mariotti, lei insiste perchè venga messo ai voti il suo ordine del giorno?

M A R I O T T I . Certamente, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Si dia allora lettura dell'ordine del giorno del senatore Mariotti.

C A R E L L I , *Segretario* :

« Il Senato,

rilevato che la causa maggiore del crescente declassamento economico-sociale dell'intero Mugello e della confinante zona dell'alta Romagna, che genera gravi fenomeni sociali e profondo disagio nelle popolazioni tosco-romagnole, è rappresentata dalla grave carenza di mezzi di trasporto ferroviari che a basso prezzo favoriscano il movimento di merci e di persone dall'interno delle zone suddette verso le più importanti città della Toscana e della Romagna;

rilevato, inoltre, che in base alla legge del 20 marzo 1865, n. 224, lo Stato è obbligato a ricostruire la ferrovia " La Faentina " in quanto non esiste strada nazionale che sostituisca in via ordinaria il collegamento ferroviario tra l'alta Romagna e la Toscana,

invita il Governo a ricostruire nel più breve tempo possibile il tronco ferroviario San Pietro a Sieve-Firenze distrutto dalla guerra ed a potenziare i tratti ferroviari che collegano per 500 chilometri le zone dell'alta Romagna con l'intera zona del Mugello ».

P R E S I D E N T E . Metto ai voti questo ordine del giorno. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Segue l'ordine del giorno del senatore Nencioni.

F L O R E N A , *relatore*. L'ordine del giorno presentato dal senatore Nencioni concerne un problema tecnico che richiede esperimenti e studi onde poter pervenire alle decisioni che potranno poi essere adottate. La Commissione, pertanto, non può che riferirsi a quelle che saranno le decisioni che verranno prese quando saranno completati gli studi necessari circa l'opportunità o meno di quanto viene chiesto dal senatore Nencioni nel suo ordine del giorno.

C O R B E L L I N I . Desidero aggiungere che abbiamo fatto esperimenti dinamometrici su binari con rotaie di grande lunghezza e con traverse di cemento armato fin dal 1935; il problema, quindi, almeno per mia esperienza, è già stato da tempo studiato, mediante confronti di comportamento con longarine di legno di rovere sui tratti di linea da Orte ad Orvieto e da Montale a Pistoia.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Ho fatto alcune dichiarazioni nel mio discorso, di cui prego il senatore Nencioni di prendere atto; ho qui, del resto, la relazione tecnica e mi permetterò di fargliela pervenire, in modo che egli possa avere tutti i dati più esaurienti.

P R E S I D E N T E . Senatore Nencioni, mantiene il suo ordine del giorno?

N E N C I O N I . Ringrazio l'onorevole Ministro, il quale mi ha risposto esaurientemente nel suo intervento; confido, pertanto, che il problema, che è già allo studio, come ha ricordato il senatore Corbellini, fin dal 1935, possa presto avere la sua pratica realizzazione. Ringrazio nuovamente il Ministro per le assicurazioni da lui date.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno dei senatori Roasio, Sacchetti, Zucca, Scotti.

F L O R E N A , *relatore*. Per quanto concerne il parere della Commissione su questo ordine del giorno, non posso che ripetere quanto ho detto poc'anzi circa l'altro ordine del giorno, concernente lo stesso problema.

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Posso confermare anch'io che le condizioni in cui si svolgono questi trasporti ferroviari non sono quelle ideali che sarebbero auspicabili e che potrebbero lasciarci soddisfatti; la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, comunque, è a conoscenza di tali condizioni, per cui si spera che la situazione possa essere fronteggiata efficacemente quando saranno portati a termine i lavori di poten-

ziamento della rete ferroviaria che sono inclusi in questi programmi, finanziati con la legge che è davanti al Parlamento.

**P R E S I D E N T E .** L'esame degli ordini del giorno è esaurito. Passiamo ora all'esame dei capitoli del bilancio del Ministero dei trasporti, con l'intesa che la semplice lettura equivarrà ad approvazione qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

*(Senza discussione, sono approvati i capitoli dello stato di previsione con i relativi riassunti per titoli e per categorie. Parimenti senza discussione sono approvati i capitoli dell'annesso bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con i relativi riassunti e con l'allegato elenco n. 1).*

Passiamo infine all'esame degli articoli del disegno di legge

Si dia lettura degli articoli del disegno di legge.

**C A R E L L I ,** Segretario:

#### Art. 1

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (Appendice n. 1).

*(È approvato).*

#### Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle Ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1961-62, in lire 35.500.000.000.

*(È approvato).*

#### Art. 4

I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di iscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 — secondo comma — del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.

*(È approvato).*

**P R E S I D E N T E .** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Cadorna. Ne ha facoltà.

**C A D O R N A .** Signor Presidente, tempo fa ebbi occasione, a mezzo di una interrogazione, di esprimere all'onorevole Ministro il disagio e la meraviglia suscitati nelle popolazioni del Verbano dall'inasprimento delle tariffe per la navigazione lacuale; meraviglia nel senso che quella per la navigazione sul Lago Maggiore è probabilmente la unica azienda dipendente dal Ministero dei trasporti la quale abbia un bilancio attivo.

Alcuni giorni fa ho sentito dire che, in occasione del prossimo 30 luglio, verrà applicato un altro 15 per cento di aumento delle tariffe, corrispondente a quella decisione che è stata presa per i trasporti ferroviari, il che porterebbe l'aumento al 30 per cento in soli sei mesi.

Ora io debbo far presente che la florida situazione della navigazione nel Verbano in parte è dovuta al merito e alla capacità organizzativa dei dirigenti locali, i quali seppero in breve tempo riorganizzare quell'azien-

da che nel dopoguerra era fortemente depressa, ma in parte è dovuta anche alla onerosa contribuzione imposta al traghetto della Intra-Laveno. Il Ministero dei trasporti riuscì alcuni anni or sono, intervenendo nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, a far naufragare un progetto di ponte galleggiante che era stato presentato, il quale avrebbe dovuto congiungere la sponda destra del Lago Maggiore con la florida provincia di Varese.

Ebbene, il tirare la corda oltre una certa misura, cioè inasprire ulteriormente le tariffe di traghetto, incoraggerebbe senz'altro il progetto del ponte galleggiante il quale è attualmente allo studio da parte delle Province di Novara e di Varese. Auspicio pertanto e confido che l'onorevole Ministro vorrà riprendere in esame questo problema, ed in questa fiducia dichiaro di dare voto favorevole al bilancio in discussione.

**P R E S I D E N T E .** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Genco. Ne ha facoltà.

**G E N C O .** Signor Presidente, dopo il mio intervento di giovedì scorso, debbo fare una dichiarazione di voto e la faccio anche a nome di altri colleghi meridionali, che me ne hanno espressamente autorizzato.

Il senatore Florena, di solito così tranquillo, anzi tranquillissimo, poco fa ha avuto uno scatto d'ira ed ha domandato chi avesse detto che le ferrovie di cui all'elenco allegato al bilancio verrebbero soppresse. Anch'io a mia volta vorrei fare una domanda al senatore Florena: perchè avete pubblicato in calce al bilancio dei trasporti l'elenco di quelle linee...

**C O R B E L L I N I .** Non è vero, hai letto male.

**F L O R E N A ,** *relatore.* Ma lascialo parlare!

**G E N C O .** Scusa, collega Corbellini, o io sto leggendo un settimanale a colori, oppure sto leggendo lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno

1962. Se poi questa pagina qualcuno, per farmi uno scherzo, l'ha incollata dietro allo stampato, allora mi siedo e non ne parliamo più. (*Commenti*).

Lasciatemi parlare perchè ne ho il diritto e perchè non mi siedo prima di avere finito. A pagina 103 dello stato di previsione di cui si discute, all'allegato n. 2, è pubblicato l'elenco delle linee a scarso traffico; non è detto l'elenco delle linee da sopprimere. Se aveste detto così, il discorso sarebbe stato un altro. Ma questo ha provocato un allarme grandissimo. Io avrei capito che aveste pubblicato l'elenco di tutte le linee, in modo che almeno avremmo saputo che tutte le linee hanno superato il coefficiente di esercizio uno e quindi sono tutte in disavanzo e allora avremmo avuto il cataclisma.

L'allarme non è che sia del tutto ingiustificato; certo avreste fatto bene a non pubblicare questo elenco.

**A N G E L I N I C E S A R E ,** *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ma è stato pubblicato anche l'anno scorso.

**G E N C O .** Allora lei non mi dà credito di aver letto anche allora il bilancio. Ora desidero porre qualche domanda. Le dichiarazioni del Ministro mi hanno solo parzialmente soddisfatto. Io ho posto delle domande precise. Ho detto al Ministro: sopprimendo i tronchi con coefficiente di esercizio superiore a 3, che per la cronaca sono in totale 4540 chilometri, avreste risanato il bilancio dei trasporti? Eliminereste cioè totalmente il disavanzo? A questa domanda non ho avuto il piacere di una risposta. E la pongo nuovamente adesso al Ministro, il quale mi dovrà rispondere: purtroppo no. Ed allora, onorevole Ministro, siccome le risultanze di consultivo del bilancio sono diverse da quelle che avete messo nel bilancio preventivo, perchè il disavanzo previsto è di soli 26 miliardi e cento milioni, di fronte ad una previsione dello scorso anno di 22 miliardi 614 milioni, sopprimendo i 4540 chilometri di questi tronchi avremo eliminato il *deficit*, avremo un bilancio in attivo? Siccome questo non è possibile, mentre ringrazio l'onorevole Ministro di avere finalmente dopo anni accolto la ri-

chiesta da me avanzata insieme con altri senatori per la deviazione ionico-adriatica della relazione Reggio Calabria o Villa San Giovanni-Bologna, augurandomi che ne venga data comunicazione immediata e che nella prossima ristampa dell'orario ferroviario venga ufficialmente inserita, nello stesso tempo dichiaro di votare con riserva il bilancio, dopo le sue dichiarazioni che prima di sopprimere una linea saranno considerate le condizioni economiche, eccetera eccetera. Io la invito a considerare il malumore, la rivolta, che può verificarsi da parte delle popolazioni meridionali. (*Commenti del senatore Solari*). Sì, la rivolta, onorevole Solari. Lei non ha idea della fondata indignazione che la notizia di soppressione di linee ha sollevato in tutti i Consigli comunali della mia provincia.

La prego, signor Ministro, di considerare tutto ciò e di considerare la mia dichiarazione come l'espressione di quello stato d'allarme, che esiste nelle nostre popolazioni e che non è possibile e non è lecito nascondere. Io mi potevo trincerare anche dietro il silenzio, votare o non votare; ma ho voluto fare questa dichiarazione perchè lei, meridionale, ne tenga conto, perchè lei tenga conto anche di una realtà economica che nel Mezzogiorno si incomincia a muovere lentamente. È di ieri o di avant'ieri la posa della prima pietra di una centrale ortofrutticola a Metaponto. Nella nostra zona, quindi, qualche cosa si comincia a muovere.

Tenete conto del fatto che noi ci auguriamo e vogliamo che quelle zone che sono depresse non lo siano sempre. (*Interruzione del senatore Caruso*).

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sospendo la seduta per alcuni minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 19,35, è ripresa alle ore 20.

Seguito della discussione e rinvio dei disegni di legge: « Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » (1179); « Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » (1541), d'iniziativa del senatore Corbellini

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale »; « Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale », di iniziativa del senatore Corbellini.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, stamane, prima di dare inizio agli interventi sui due disegni di legge che formano oggetto della nostra discussione, ho fatto delle precise dichiarazioni, alle quali ancora una volta mi riporto. È mio vivo desiderio dare tutte le più ampie e doverose soddisfazioni a coloro i quali sono intervenuti e dovranno intervenire ulteriormente nella discussione su questi due disegni di legge, perchè è anche mio vivissimo desiderio che i disegni di legge in parola siano approvati il più presto possibile.

Per dare queste soddisfazioni ho bisogno di prendere gli opportuni accordi con i Ministri interessati, vale a dire con il Ministro del bilancio, con il Ministro del tesoro, con il Ministro delle partecipazioni statali, e di sentire anche gli Enti ai quali le concessioni devono essere date.

Per fare ciò mi occorre del tempo. Non ho avuto la possibilità di assolvere, nell'intervallo dei nostri lavori, questo incarico alquanto difficile, che richiede fra l'altro una serie di riunioni. Penso che neppure nella giornata di domani avrò la possibilità di fare quanto mi propongo al riguardo.

Per queste considerazioni sono proprio io a chiedere, signor Presidente, che si sospenda la discussione su questi disegni di legge e la si riprenda dopo che io avrò assolto questo compito che desidero — per le ragioni esposte stamane — espletare nel più breve tempo possibile. (*Approvazioni*).

S A N S O N E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà

S A N S O N E . Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro con soddisfazione, potrei dire, perchè il Ministro ha avvertito quella stessa necessità che noi avremmo esposto in quest'Aula e che ci accingevamo a sottoporre al voto dell'Assemblea.

Una sola proposta vorrei fare, e non so se il Ministro riterrà di accettarla in questo momento o di rinviarla ad un tempo successivo. Vorrei cioè domandare se non sarebbe opportuno far tornare al disegno di legge in Commissione per un riesame... (*cenni di diniego dell'onorevole Ministro della marina mercantile*)... perchè, quando l'onorevole Ministro, a seguito delle sue trattative con gli altri colleghi di Governo, porterà qui delle modifiche al disegno di legge, così come questa mattina ha ritenuto di sopprimere due articoli del disegno di legge stesso, non vedo come si possa evitare il parere della Commissione su queste nuove proposte. Allora tanto varrebbe rinviarlo fin d'ora in Commissione, in quanto il Ministro già ha decurtato il disegno di legge di due articoli e tra breve farà delle nuove proposte.

Comunque, signor Presidente, non ne faccio una richiesta formale ma mi rimetto al criterio dell'Assemblea. A me sembra però più opportuno che il disegno di legge, ripeto, torni all'esame della Commissione in seguito alle nuove proposte già presentate e a quelle che lo saranno tra breve.

P R E S I D E N T E . Senatore Sansone, nulla vieta che alla ripresa della discussione di questi disegni di legge ella possa presentare la richiesta del rinvio in Commissione. Le propongo quindi di accantonare per il momento la sua proposta di sospensiva e di accettare quella del Ministro.

S A N S O N E . La mia proposta di sospensiva comunque resta per il momento soltanto accantonata: per ora aderisco alla proposta fatta dal Ministro.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Si intende comunque, signor Presidente, che non resta pregiudicato in alcun modo il principio della discussione in Aula di questi disegni di legge.

P R E S I D E N T E . Nulla resta pregiudicato, onorevole Ministro.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. A nome della Commissione ringrazio l'onorevole Ministro delle dichiarazioni fatte e ritengo che questo breve tempo a sua disposizione gli consentirà di riesaminare certe determinate posizioni, onde è inutile fare ora il processo a quello che avverrà alla ripresa della discussione. Prendiamo atto intanto della volontà del Ministro ed approviamo *toto corde* la sua linea di condotta.

#### Per lo svolgimento di una interpellanza

P A P A L I A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A P A L I A . Signor Presidente, parecchi giorni fa, insieme ai senatori Sansone e Masciale, ebbi a presentare un'interpellanza (n. 465) al Ministro dei lavori pubblici riguardante la questione del rifornimento idrico di Bari e provincia e quella dell'Acquedotto pugliese. Poichè si tratta di un problema di particolare urgenza e gravità, vorrei pregarla, signor Presidente, di sollecitare il Ministro competente affinchè voglia fissare il giorno in cui intende rispondere a questa nostra interpellanza, in ordine alla quale fino ad oggi non ci è stata data alcuna assicurazione circa la data in cui dovremmo discuterla. Il problema è urgente e noi siamo sol-



lecitati dai sindaci dei Comuni interessati perchè vengano presi adeguati provvedimenti.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Ministro della marina mercantile di riferire al Ministro dei lavori pubblici in merito alla richiesta del senatore Papalia, relativa all'interpellanza sul rifornimento idrico della Puglia

**JERVOLINO, Ministro della marina mercantile.** Signor Presidente, assolverò senz'altro l'incarico ricevuto.

#### Annunzio di interpellanze

**PRESIDENTE.** Si dia lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

**CARELLI, Segretario:**

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se ritenga opportuno, con la urgenza che il caso impone, intervenire per evitare che importanti zone delle provincie di Avellino e di Salerno siano private delle acque della destra del Sele, indispensabili ai bisogni vitali delle popolazioni e dell'economia agricolo-industriale.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici n. 2787 del 5 maggio 1958 è stata concessa all'Ente autonomo acquedotto pugliese l'autorizzazione provvisoria all'inizio dei lavori, relativi alla captazione delle acque di otto gruppi di sorgenti, per l. 3.000 al minuto secondo, ai sensi dell'articolo 13 del testo unico sulle acque e sugli impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1923, n. 1775, in attesa della concessione definitiva del diritto di derivazione.

Poichè ogni provvedimento in merito incide profondamente sulla economia generale delle zone interessate delle provincie di Avellino e di Salerno e diminuisce la disponibilità del fabbisogno idrico, indispensabile alle popolazioni relative e alle necessità agricole ed industriali, tenuto conto dei vari miliardi spesi per le opere di bonifica nella vasta piana del Sele, si invita il Ministro a studiare

la possibilità di reperire in altre contrade il quantitativo di acqua potabile necessario per approvvigionare le popolazioni servite dall'Ente autonomo acquedotto pugliese (473).

**INDELLI, CRISCUOLI**

#### Annunzio di interrogazioni

**PRESIDENTE.** Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza:

**CARELLI, Segretario:**

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se non intenda affrontare e ultimare al più presto i modesti lavori residui riguardanti le infrastrutture della zona industriale di Reggio Calabria che, preveduta da ben due leggi, ormai completa nelle procedure amministrative, e attesa da moltissimi anni, non può più essere per alcuna ragione ulteriormente ritardata, nella sua concreta realizzazione; e ciò in considerazione, sia delle numerose aziende, che hanno fatto richiesta di suoli da molto tempo, sia, e soprattutto, della benemerita, sobria e laboriosa popolazione, la quale giustamente vede nell'attesissimo sviluppo industriale la maggiore possibilità di superare il grave disagio economico, in cui da anni dolorosamente, purtroppo, si dibatte (1215).

**BARBARO**

Al Ministro dei lavori pubblici e al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere se non credano importante, urgente e addirittura indifferibile affrettare — al massimo e quanto più sarà possibile — i lavori di ampliamento che sono in corso (purtroppo finora piuttosto lento) nel porto di Reggio, e che debbono essere sollecitati tanto da poter essere completati in un esercizio, oppure, nel caso peggiore, in non più di due esercizi; e ciò in considerazione del grande, soddisfacente e davvero confortante sviluppo del traffico relativo, per il quale spesso non vi sono banchine sufficienti, che viceversa si ricaveran-

no, quando, con il prolungamento del molo di ponente, sarà effettuato il dragaggio della banchina di levante, la quale sarà lunga 1.000 metri e sarà una delle migliori, più attrezzate e più sicure banchine italiane, come, d'altronde, sarà uno dei migliori e più sicuri scali marittimi italiani lo scalo di Reggio, ubicato mirabilmente dal punto di vista sia topografico, sia geografico (1216).

**BARBARO**

Al Ministro della difesa, per sapere se non creda di disporre che venga sollecitamente approvato il progetto della pista dell'aeroporto di Reggio Calabria e soprattutto che vengano al più presto possibile iniziati i lavori relativi, almeno per i primi 1.500 metri, che da nord a sud sono disponibili nell'attuale campo di atterraggio; e ciò in considerazione della grandissima necessità e dell'estrema urgenza, che di tale pista si ha in quell'aeroporto ai fini dei vitalissimi e importanti servizi aerei (1217).

**BARBARO**

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della sanità, per conoscere, di fronte all'allarme generatosi nella pubblica opinione, quali siano state le cause e l'entità delle « indisposizioni » verificatesi tra le maestranze dello stabilimento chimico-farmaceutico « Leo » in Roma (1218).

**ALBERTI, MACAGGI**

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali misure intendano prendere, nelle forme più adeguate, per normalizzare la caotica situazione che da tempo si è venuta a determinare nei vari cantieri di sistemazione idraulico-forestale sparsi nella regione calabrese;

risulta, infatti, all'interrogante che gli uffici e gli Enti pubblici, appaltanti detti cantieri, nelle tre provincie della Calabria si ostinano a praticare diversi salari, nonostante le giuste richieste avanzate da anni da parte delle organizzazioni sindacali per sta-

bilire un'equa retribuzione valevole per tutta la regione e nonostante, fin dal 29 aprile 1952, presso la Prefettura di Catanzaro, un primo accordo fosse stato già firmato, col quale, mentre veniva riconosciuta la particolarità dei lavori nei predetti cantieri, veniva fissata per la provincia di Catanzaro una retribuzione di lire 1.200 giornaliera e gli uffici interessati si fossero impegnati in quella occasione di estendere l'accordo su scale regionale adeguandolo alle altre richieste dei lavoratori;

per conoscere, inoltre, come mai a dirigere tali cantieri sono stati chiamati spesso elementi di dubbia moralità, come è accaduto — per esempio — a Nocera Tirinese dove il capo cantiere signor Benvenuto Eugenio si è fatto pagare dagli operai avviati al lavoro — fatti questi documentati presso lo stesso Ispettorato ripartimentale delle foreste — e come è accaduto a Taverna, dove il capo cantiere signor Siniscalchi Giuseppe scende spesso a vie di fatto con i lavoratori per il suo comportamento prepotente e provocatorio;

per conoscere, infine, perchè i cantieri di Borgia, S. Sostene, S. Andrea, Isca, Badolato, Guardavalle, Zagari, Taverna, Petronà, Sersale sono stati chiusi o sono stati ridotti non essendovi motivi sufficienti a giustificare, comunque, provvedimenti di tal genere, per cui sono state già eliminate migliaia e migliaia di piantine col conseguente danno al pubblico Erario.

Per quanto sopra esposto l'interrogante chiede che gli organi responsabili di Governo intervengano immediatamente con tutte quelle misure ritenute più opportune e più necessarie in modo che la grave e incresciosa situazione lamentata — che peraltro ha costretto 20.000 operai a scioperare per ben sei volte dal mese di maggio 1961 ad oggi — sia al più presto normalizzata nei suoi vari aspetti e nell'interesse di tutti (1219).

**DE LUCA Luca**

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere di fronte alla caduta continua dei prezzi dei prodotti agricoli e in par-

ticolare per risolvere la situazione dei bassi prezzi, alla produzione, dei suini, che determina gravi difficoltà per migliaia di piccoli allevatori (1220).

SACCHETTI, ZANARDI

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere a che punto si trovano i lavori della strada « Romea » che deve congiungere Ravenna con Venezia.

Si fa notare che ogni ritardo nel definire il problema reca gravi danni alle opere fatte, che restano abbandonate (1221).

MERLIN

### *Interrogazioni*

#### *con richiesta di risposta scritta*

Ai Ministri delle finanze e della marina mercantile, per sapere — con preciso riferimento a precedenti, analoghe, reiterate richieste dell'interrogante — se non credano opportuno, necessario e soprattutto urgente disporre che gli attuali e insufficientissimi magazzini del porto di Reggio — che dovranno rapidamente essere almeno triplicati di numero e di capacità — vengano trasformati in magazzini doganali e fiduciari autorizzati naturalmente e conseguentemente a rilasciare i titoli rappresentativi delle merci, e cioè le fedeli di deposito e le note di pegno; e ciò in considerazione dei crescenti e veramente confortanti e incoraggianti aumenti dei traffici dello stesso scalo marittimo posto sul transito obbligato dello Stretto e nel centro del Mediterraneo, contro cui non è nè possibile, nè in alcun modo giustificabile, nè, tanto meno, tollerabile che si prolunghi uno stato assolutamente abnorme, come l'attuale, il quale soffoca il movimento danneggiando gravemente l'economia tutta di quella importante e bellissima città e di quella benemerita provincia, che devono al più presto sollevarsi dallo stato di disagio economico, in cui si dibattono da tempo (2500).

BARBARO

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere:

1) se gli consti che il Consiglio di Stato, con sentenza 9 marzo - 19 ottobre 1960, respingendo il ricorso del signor Antonelli Costaggini Raniero avverso il suo Dicastero e nei confronti della Cooperativa edilizia di S. Antonio in Rieti, abbia ordinato l'esecuzione dei lavori già disposti dal Dicastero stesso con nota del 28 aprile 1958, n. 7143-6651 diretta alla Cooperativa medesima e per conoscenza all'Ufficio del Genio civile di Rieti nonchè alla Cassa depositi e prestiti;

2) se gli consti che, dopo nove mesi dalla pubblicazione della sentenza, l'ordine in essa contenuto non è stato ancora eseguito;

3) se non ritenga di disporre perchè, in ossequio alle disposizioni del regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, contenente norme sull'edilizia popolare ed economica, e successive integrazioni, nonchè in esecuzione dell'ordine impartito dal Supremo consesso amministrativo, sia finalmente data esecuzione all'ordine stesso, surrogandosi l'Amministrazione alla inadempiente Cooperativa, e negandosi ogni udienza ulteriore da parte della Amministrazione, alle artificiose argomentazioni di chi ha finora tentato, purtroppo con successo, di porre nel nulla le disposizioni ministeriali e la successiva conferma di esse da parte del Consiglio di Stato (2501).

FENOALTEA

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della pubblica istruzione. Nell'attesa che venga sciolta la riserva contenuta nella risposta all'interrogazione n. 2107 (resoconto n. 343, 20 febbraio 1961), circa l'invocato parere del Consiglio superiore per rendere accessibili agli studiosi le partiture autografe di Verdi e di Puccini ed ogni materiale documentario (abbozzi, lettere, bozze di stampa corrette, eccetera) che alle predette opere si riferisce, ed in rapporto con tale argomento di evidente significato culturale e di pubblico interesse, trattandosi di patrimonio nazionale, si chiede di conoscere se, data la risonanza che il problema riguardante le edizioni critiche della

musica ha suscitato in Italia e fuori, non ritengano opportuno promuovere una serie di intese coi più qualificati Enti culturali internazionali (Comitato permanente dell'unione internazionale per la protezione delle opere letterarie ed artistiche; Comitato intergovernativo del diritto di autore dell'U.N.E.S.C.O.; Consiglio internazionale della musica dell'U.N.E.S.C.O.) allo scopo di concordare norme riconosciute le più idonee, da adottare sul piano internazionale, per pubblicare la musica dei grandi Maestri, il cui testo reclaims rigoroso e definitivo esame critico (2502).

#### RUSO

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se nei piani fissati dal Comitato di coordinamento per l'edilizia popolare la città di Catanzaro vi è stata compresa per la costruzione di un quartiere CEP e quali finanziamenti sono stati assegnati allo scopo; risulta, infatti, all'interrogante che allo stato attuale non sarebbe stato deciso alcun finanziamento di carattere straordinario, ma che si vorrebbero utilizzare i fondi da tempo assegnati ai vari Enti preposti all'edilizia popolare (quali ad esempio i 750 milioni dovuti dall'I.N.A.-Casa alla città di Catanzaro come premio di acceleramento) e ciò con grave pregiudizio degli abitanti del centro urbano e delle frazioni che sarebbero, in tal modo, privati di abitazioni da realizzare con gli investimenti ordinari (2503).

#### DE LUCA Luca

Ai Ministri dell'industria e del commercio e dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare, con carattere di urgenza, per evitare la serrata decisa dalle aziende molitorie della Campania per il giorno 24 luglio 1961 che, se attuata, danneggerebbe tra l'altro migliaia di lavoratori.

Gli industriali di cui sopra lamentano, e giustamente, che, malgrado le ripetute richieste e le conseguenti promesse, nessun provvedimento è stato emanato, neanche in vista del prossimo raccolto granario, per

eliminare il grave stato di squilibrio economico esistente tra le aziende molitorie italiane.

A causa, principalmente, della particolare ubicazione delle zone di produzione granaria, le industrie molitorie della Campania debbono operare in condizioni di concorrenza non più sostenibili: esse ormai sono al limite di ogni sopportabile sacrificio finanziario, e corrono il rischio di essere completamente distrutte malgrado le loro antiche ed apprezzate tradizioni (2504).

D'ALBORA

Al Ministro delle poste e telecomunicazioni, per conoscere se risponde a verità che la Direzione della R.A.I.-TV, in occasione della emissione di programmi televisivi dalla nuova stazione di Napoli, intenda, per la confezione dei costumi occorrenti, escludere le ditte locali.

Una tale decisione, se attuata, lederebbe non solo gli interessi, ma anche il buon nome e la stima di cui godono ed hanno sempre goduto le maestranze napoletane, la cui opera è stata sempre giustamente apprezzata sia in Italia che all'Estero (2505).

D'ALBORA

Ai Ministri dei trasporti, dell'agricoltura e delle foreste, dei lavori pubblici, del turismo e dello spettacolo e dell'industria e del commercio, per sapere se intendano esaminare con urgenza — ognuno nella sfera di propria competenza — la revisione delle tariffe, praticate sull'autostrada « Salerno-Pompei-Napoli », che incidono notevolmente sul costo dei trasporti in genere e su quello delle merci, in ispecie dei prodotti ortofrutticoli, con grave danno dell'economia generale (2506).

INDELLI

#### Ordine del giorno

##### per la seduta di mercoledì 19 luglio 1961

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 19 luglio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

## I. Discussione dei disegni di legge:

1. Delega al Governo per il riordinamento del Ministero della Difesa e degli Stati Maggiori e per la revisione delle leggi sul reclutamento (1131).

2. Delega al Governo per la emanazione di norme relative alle circoscrizioni territoriali e alle piante organiche degli uffici giudiziari (1074-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

3. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. — MAGLIANO. — Modifica all'articolo 131 della Costituzione e istituzione della regione « Molise » (8).

## II. Discussione della mozione:

PASTORE (VALENZI, LUPORINI, BERTI, DONINI, PALERMO, SPANO, GRANATA, MENCARAGLIA, MAMMUCARI, GIANQUINTO, CECCHI, GRAMEGNA).

Il Senato,

considerato lo sviluppo della R.A.I.-TV e la sua grande e sempre crescente importanza come strumento di informazione e di cultura;

considerato che la Corte costituzionale nella sua sentenza del 13 luglio 1960, n. 59, ha affermato essere legittimo il monopolio statale in quanto costituisce, nelle condizioni attuali, il mezzo migliore per assicurare a tutti i cittadini il diritto di esprimere il proprio pensiero e di ricevere notizie e nozioni obiettive su tutte le questioni culturali, pubbliche e sociali;

considerato che la legislazione sulla R.A.I.-TV deve essere adeguata alle sue funzioni pubbliche in corrispondenza ai tempi in sempre più rapida evoluzione,

invita il Governo a far opera affinché vengano discussi in Parlamento i progetti di legge già da tempo presentati, chiarificando il proprio pensiero ed i propri orientamenti,

e nel frattempo a prendere tutti i provvedimenti di sua competenza affinché nel Consiglio di amministrazione del-

la R.A.I.-TV siano compresi rappresentanti di tutti i partiti politici, e negli organi direttivi e redazionali siano inclusi intellettuali e giornalisti capaci, senza discriminazione politica, in modo che si stabiliscano equilibri e reciproco controllo,

affinchè l'attuale comitato per i programmi sia messo in grado di esercitare veramente la sua funzione di direzione e di controllo,

affinchè l'obiettività e l'imparzialità diventino qualità effettive e quotidiane di tutte le rubriche della R.A.I.-TV,

affinchè siano chiamati nelle varie rubriche (sindacali, agrarie, eccetera) rappresentanti di tutte le organizzazioni sindacali, cooperative, eccetera,

affinchè la Tribuna politica sia migliorata in modo da offrire a tutti i cittadini panorami sempre più completi delle posizioni assunte di volta in volta dai partiti o gruppi parlamentari sulle varie questioni attuali e d'importanza nazionale,

affinchè tutte le associazioni culturali, professionali, eccetera, possano usufruire della R.A.I.-TV,

considerando l'imminente apertura del secondo canale, il Senato invita il Governo ad informare il Parlamento sulle direttive che saranno seguite per la sua utilizzazione, affinché con tale sviluppo la R.A.I.-TV diventi sempre più strumento obiettivo ed imparziale di cultura, di informazione, di divertimento (33).

e svolgimento dell'interpellanza:

BUSONI (BARBARESCHI, CIANCA, FENOALTEA, SANSONE, BANFI, DI PRISCO, RONZA, ALBERTI, MILILLO, CALEFFI). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri*. — Con riferimento alla sentenza della Corte costituzionale n. 59 del 6 luglio 1960 la quale, affermando legittimo il monopolio statale del servizio radiotelevisivo, in quanto lo Stato si trova istituzionalmente nelle condizioni più favorevoli per conseguire il superamento delle difficoltà frapposte dalla naturale limitatezza del mezzo alla realizzazione costituzionale volta ad assi-

curare ai singoli la possibilità di diffondere il pensiero con qualsiasi mezzo, rilevava l'esigenza di leggi destinate ad assicurare e disciplinare tale « possibilità potenziale », si chiede di conoscere quale sia stata e quale sia l'attività del Governo affinché il Parlamento addivenga al più presto alla emanazione di tali leggi; e per conoscere — specialmente nell'imminenza dell'apertura del secondo canale televisivo — quali siano le direttive poste in atto affinché qualità effettive e permanenti delle trasmissioni siano l'obiettività e l'imparzialità nell'informazione, i programmi siano migliorati, le associazioni culturali, professionali, quelle sindacali e

i partiti politici siano messi in grado di usufruire senza discriminazioni nè favoritismi di tale mezzo di diffusione ed esso diventi veramente strumento di cultura, d'informazione e di divertimento secondo lo spirito di libertà, di eguaglianza e di elevazione che ispira la nostra Carta costituzionale (464).

La seduta è tolta (ore 20,10).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari