

DLXXXVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 23 MARZO 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUCCIARELLI DUCCI

INDICE

	PAG.
Congedo	28255
Comunicazione del Presidente	28287
Disegno di legge (Trasmissione dal Senato)	28286
Disegno di legge (Discussione):	
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272)	28257
PRESIDENTE	28257
DE PASQUALE	28257, 28261
REALE GIUSEPPE	28259
CONCAS	28260
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	28260
COLASANTO	28262
CASALINUOVO	28269
DELFINO	28277
GITTI	28284
BARDANZELLU	28287
MARCHESI	28289
SAMMARTINO	28296
Proposte di legge (Annunzio)	28255, 28286
Proposta di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	28256
ALESSANDRINI	28256
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	28256
Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio)	28255
Interrogazioni e interpellanze (Annunzio)	28301
Petizioni (Annunzio)	28256
Sostituzione di un deputato	28286
Verifica di poteri	28287

La seduta comincia alle 10.

CUTTITTA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri. (*È approvato*).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Battistini. (*È concesso*).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

FERRARI GIOVANNI ed altri: « Concessione di un contributo ordinario al corso di perfezionamento in diritto sanitario presso l'università di Bologna » (3674);

DE PASQUALE ed altri: « Piano decennale di edilizia economica e popolare » (3675).

Saranno stampate, distribuite e, poiché importano onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Annunzio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Palazzolo, per il reato di cui all'articolo 594, primo e ultimo comma, del codice penale (*ingiuria*) (Doc. II, n. 274).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Giunta competente.

Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei sunti delle petizioni pervenute alla Presidenza.

CUTTITTA, Segretario, legge:

Il dottor Armando Germini, da Udine, chiede l'equiparazione della qualifica di direttore degli istituti di prevenzione e pena a quella di direttore di sezione dell'amministrazione centrale dello Stato. (72).

Romeo Fortunato, da Reggio Calabria, chiede la modifica dell'articolo 605 del codice di procedura penale, relativo all'eliminazione delle iscrizioni nel casellario. (73).

Il professore Amos Nannini, da Grosseto, chiede la modifica delle tabelle allegate alla legge 15 aprile 1961, n. 291, nel senso che le indennità lorde di trasferta ivi previste siano determinate in modo che i corrispondenti importi netti seguano, sia pure approssimativamente, l'andamento dei rispettivi coefficienti. (74).

Rosselletti Pasquale, da Perugia, chiede provvedimenti per un'effettiva ed adeguata assistenza morale e materiale degli orfani di guerra. (75).

Il dottor Grassi Alessi Giuseppe, da Milano, chiede un provvedimento che adegui l'ammontare della pensione dei medici condotti posti in quiescenza anteriormente al 1° gennaio 1954 a quella goduta dai medici posti in quiescenza a partire da quella data. (76).

Zuballi Silvestro, di Belluno, chiede l'abolizione dei termini perentorio per la presentazione della domanda di revisione per aggravamento da parte degli invalidi per servizio prestato nelle forze armate, in conformità al principio affermato con l'articolo 10 della legge 9 novembre 1961, n. 1240, per gli invalidi di guerra. (77).

De Mutiis Giusto, da Gubbio, chiede che l'indennità di riserva o speciale di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 599, e successive integrazioni e modificazioni, sia estesa a particolari categorie di militari di truppa e sottufficiali posti in quiescenza anteriormente all'entrata in vigore della legge stessa. (78).

Cesarini Vittorio, da Arezzo, chiede un provvedimento che estenda i benefici e la riserva di cui alla legge 16 giugno 1961, n. 530, agli insegnanti elementari che, in possesso degli altri requisiti previsti dalla citata legge, abbiano prestato entro il 30 settembre 1961 non meno di due anni di servizio, anche non consecutivo, in qualità di direttore didattico incaricato o supplente con qualifica non inferiore ad ottimo. (79).

Mattera Giovanni ed altri, da Napoli, chiedono la soppressione delle parole « di regola » nel primo comma dell'articolo 5 della legge 11 giugno 1949, n. 322, in modo che sia tassativamente stabilito che le pensioni a carico dell'Istituto nazionale della previdenza sociale siano pagate il primo giorno dei mesi previsti nella legge stessa. (80).

Il sacerdote Michele Sebastiano, da San Giuliano di Puglia, chiede l'istituzione di scuole materne statali (81).

Pasquale Alfonso, da Napoli, chiede che a favore degli autoferrotranvieri siano emanate norme sulla reversibilità della pensione analoghe a quelle previste per i dipendenti dello Stato con la legge 15 febbraio 1958, n. 46 (82).

PRESIDENTE. Le petizioni testé lette saranno trasmesse alle Commissioni competenti.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Alessandrini, Azimonti, Galli e Lombardi Giovanni:

« Autorizzazione della spesa di lire 400 milioni per la costruzione delle attrezzature occorrenti per i servizi di frontiera ai nuovi valichi di confine fra Italia e Svizzera nel territorio del comune di Lavena-Ponte Tresa » (3497).

L'onorevole Alessandrini ha facoltà di svolgerla.

ALESSANDRINI. Mi rimetto alla relazione scritta e chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare ?

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Alessandrini.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

**Discussione del disegno di legge: Rinnova-
mento, riclassamento, ammodernamento e
potenziamento delle ferrovie dello Stato
(3272).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Rinnova-
mento, riclassamento, ammodernamento e po-
tenziamento delle ferrovie dello Stato.

DE PASQUALE. Chiedo di parlare per una
questione preliminare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PASQUALE. Il gruppo comunista ha
il convincimento, già ripetutamente manife-
stato, che non sia rispondente alle reali esi-
genze del paese discutere il provvedimento
che sta davanti a noi da solo, avulso cioè dal
contesto di altri due disegni di legge — quello
sulla riforma dell'azienda ferroviaria e quello
sulla disciplina delle autolinee — pure pen-
denti da molto tempo davanti alla Camera.

L'esame congiunto dei tre provvedimenti,
che, presi insieme, investono l'intero proble-
ma dei trasporti terrestri, porrebbe infatti la
Camera in condizioni di affrontare per la pri-
ma volta concretamente, e non solo quindi
attraverso le enunciazioni di principio che
annualmente si fanno in sede di esame dei
bilanci, un dibattito organico sulla politica
dei trasporti e, quel che più conta, porrebbe
la Camera in condizioni di pervenire, data la
nuova situazione politica, a soluzioni nuove,
ispirate finalmente alle esigenze pubbliche
e non subordinate, come è stato finora, agli
interessi privati.

Ecco perché sottoponiamo all'esame del-
l'Assemblea l'opportunità di discutere, con-
giuntamente a quello che oggi è venuto al
nostro esame, anche gli altri due disegni di
legge.

Noi comunisti, intervenendo nel dibattito
politico sulla formazione del nuovo Governo,
abbiamo espresso il nostro apprezzamento su-
gli indirizzi di programmazione economica
esposti dal Presidente del Consiglio, sottoli-
neando che essi potranno diventare positiva
realtà solo se sostenuti da una sincera spinta
democratica a comporre la quale non può es-
sere, né mai sarà estranea quella grande forza
di rinnovamento e di progresso che è il par-
tito comunista.

Ecco quindi che in Parlamento si presenta
la prima occasione di rilievo: i trasporti e le
ferrovie, con il cumulo di disagi, di ansie, di
lutti che il loro stato comporta per i lavora-
tori e per tutto il popolo e con il groviglio di
interessi parassitari e speculativi che ne sof-
focano l'ordinato sviluppo.

È la prima occasione, signor ministro, che
si offre al concretarsi di una svolta nell'indi-
irizzo degli investimenti e secondo noi non
bisognerebbe lasciarsela sfuggire. Infatti, se la
maggioranza governativa costringesse oggi la
Camera ad esaminare una semplice, insuffi-
ciente legge di finanziamento di opere per le
ferrovie dello Stato, che non si sa tra l'altro
quali saranno, senza neanche prospettare un
coordinamento settoriale degli investimenti,
lasciando nel buio tutto il resto, tacendo su
quella che vuole essere e sarà la politica dei
trasporti del nuovo Governo, cioè, a nostro giu-
dizio, costituirebbe la prova della volontà di
battere la vecchia strada, aspramente criticata
nel passato, non solo da noi, ma anche dalle
forze che sostengono attivamente il centro-
sinistra. Mi piace qui ricordare quanto ebbe
a dire responsabilmente l'onorevole Riccardo
Lombardi, quando era in gestazione al mini-
stero il provvedimento che ora esaminiamo.
« Quando noi applichiamo — egli disse — que-
sta importante somma di sacrifici ad una
azienda come le ferrovie dello Stato, e nello
stesso tempo la deprimiamo attraverso una
politica sbagliata per altri rami paralleli o
concorrenti delle ferrovie dello Stato, allora
la stessa politica di avviamento, di riforma,
di potenziamento delle ferrovie dello Stato
si risolve di fatto in uno sperpero di capitali
e di risorse nazionali ».

È un giudizio severo, ma, a nostro avviso,
giusto, che per altro durante la discussione su
questo disegno di legge in Commissione fu
condiviso, per citare un uomo politico di
un'altra parte ma ugualmente interessato alla
materia, dall'onorevole Ferrari Aggradi, il
quale si lamentava dicendo che « abbiamo già
avuto tre o quattro occasioni di addivenire
ad un coordinamento e le abbiamo perse. La
materia va regolata coordinando gli investi-
menti nell'intero settore dei trasporti ferro-
viari, delle ferrovie concesse, delle strade, del-
le autostrade ».

Del resto, lo stesso relatore dà inizio alla
sua esposizione affermando che questa legge
va inquadrata nelle altre e la conclude auspi-
cando che le decisioni sulle altre leggi non ri-
sultino pregiudiziali a questo investimento.
Nei fatti, a quanto risulta dalla discussione
in Commissione, per ben due volte le tre
leggi si intrecciarono in modo inequivocabile:
una prima volta quando si discusse dei poteri
del consiglio di amministrazione nelle deci-
sioni sul piano; una seconda quando si di-
scusse dei servizi sostitutivi di eventuali tron-
chi soppressi. L'una e l'altra volta il rap-
presentante del Governo oppose ai nostri ten-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

tativi di introdurre nella legge principi innovatori, l'esistenza degli altri due disegni di legge, non ancora posti all'ordine del giorno.

Ella, onorevole ministro, secondo noi, porta la responsabilità di aver opposto, nella sua qualità di presidente della Commissione X (Trasporti), un netto rifiuto alle insistenti richieste avanzate dai deputati del mio gruppo ed anche dai socialisti di abbinare l'esame dei tre disegni di legge. Anzi, dopo la rimessione all'Assemblea di questo disegno di legge, ella ha deliberatamente trascurato di iniziare l'esame in sede referente degli altri due, vietando così di farli arrivare insieme in aula.

Secondo noi, spezzettando l'esame delle leggi, si è in sostanza tentato di mimetizzare davanti alla pubblica opinione il disegno politico del passato Governo, che è grave e che bisognerebbe riuscire a rovesciare. Questo disegno consiste nell'ammodernamento della sola rete principale a intenso traffico.

Infatti, come risulta dalla relazione, dei 1.500 miliardi preventivati dalla commissione dei « tre », ben 1.200 saranno investiti nella rete principale a intenso traffico. Ciò, naturalmente, in stretta relazione con le esigenze del mercato comune europeo. Il piano prevede per converso il completo abbandono della restante rete. Penso che in questa sede non si debba tacere quella che è la verità, e cioè che il vostro piano condanna alla più assoluta degradazione più della metà dell'intera rete ferroviaria del nostro paese. Nessuna spesa è prevista per le ferrovie in concessione (5 mila chilometri) e quasi nessuna per le ferrovie statali a scarso traffico (5 mila chilometri). Questa parte rilevante della rete ferroviaria italiana, che interessa soprattutto il Mezzogiorno e le isole — la Calabria, la Lucania, la Puglia, la Sardegna, la Campania, la Sicilia — volete lasciarla nelle mani dei concessionari parassiti oppure sopprimerla a vantaggio dell'autotrasporto privato.

Si può parlare, in queste condizioni, di sviluppo equilibrato dell'economia, cioè a dire di quella formulazione che è alla base del programma del nuovo Governo di centro-sinistra? Secondo noi, no.

Il disegno politico del precedente Governo, che non è stato smentito in alcun modo, prevede ancora il mantenimento dello scandaloso regime delle sovvenzioni ai monopoli e ai privati concessionari, sovvenzioni che ammontano a 15 miliardi l'anno, sottratti in realtà all'ammodernamento della rete secondaria. Prevede anche il mantenimento del disordine tariffario dell'autotrasporto e persino l'elimi-

nazione del controllo parlamentare sulle tariffe ferroviarie.

Ecco perché chiediamo la discussione congiunta dei tre disegni di legge: per far emergere alla luce del sole le reali intenzioni delle forze che oggi dominano, contro i reali interessi della nazione, la politica dei trasporti, e per mobilitare quindi in Parlamento e nel paese le forze sane che vogliono un reale mutamento di indirizzo.

Onorevole Mattarella, noi le chiediamo di dirci preliminarmente quale sarà la politica del Governo, di cui ella fa parte, nel campo dei trasporti. Le chiediamo di dirci se la cornice in cui si inquadra il provvedimento che è all'ordine del giorno sia sempre quella del passato, o se sia una cornice nuova. Le rivolgiamo formale invito a dichiarare, prima che si inizi la discussione di merito, cosa intenda fare degli altri due disegni di legge: se intenda modificarli, mantenerli o insabbiarli. L'assoluto silenzio osservato a questo riguardo dall'onorevole Fanfani in sede di dichiarazioni programmatiche è, secondo noi, sintomatico.

È vero, la situazione politica è mutata; ma mentre prima lo spezzettamento ed il settorialismo servivano a mascherare un ben preciso piano di espansione monopolistica e del capitale privato nel settore dei trasporti, oggi, nella mutata situazione, lo spezzettamento e il settorialismo possono ben servire ad eludere le scelte che sono necessarie o a sabotare dall'interno la tendenza al rinnovamento.

Prevediamo, onorevole Presidente, che da qualche parte possa levarsi contro di noi la demagogica accusa di voler ritardare investimenti che sono necessari ed urgenti; ma ricordiamo benissimo che questa accusa ci venne già mossa in modo sconsiderato quando decidemmo di rinviare il disegno di legge in aula. In quella occasione l'onorevole Volpe minacciò fuoco e fiamme, l'onorevole Armato fece una sdegnata dichiarazione alla stampa e persino l'onorevole Fanfani, successivamente, approfittò del tremendo disastro della Fiumarella per dire in un comunicato ufficiale una grossa menzogna, accusandoci di avere ostacolato l'attuale disegno di legge, che, secondo quel comunicato, serviva anche all'ammodernamento delle ferrovie in concessione calabro-lucane.

L'onorevole Fanfani sapeva benissimo che questo disegno di legge esclude ogni provvidenza per le ferrovie in concessione.

Noi non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che all'indomani della più grave sciagura ferroviaria che la storia del nostro paese

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

ricordi, quella di Catanzaro, il Governo rifiutò al Senato di esaminare la proposta di nazionalizzazione e di ammodernamento delle Calabro-lucane, e di revoca della concessione alla Edison. Nè alcun impegno in tal senso si vuol prendere neanche adesso su tale questione.

Non fretta interessata, dunque, ci vuole, ma senso di responsabilità, coerenza e decisioni coraggiose. Noi siamo oggi lieti di poter ascrivere a nostro merito l'aumento di spesa che si è ottenuto in questa stessa legge. Nessuno, infatti, oserà contestare che se noi ci fossimo lasciati intimorire dalle vostre accuse, se non avessimo — noi soli — deciso allora di rimettere la legge all'aula, la legge sarebbe stata approvata in Commissione come volevate voi, cioè con lo stanziamento di 800 miliardi in dieci anni. Ora, invece, a quel che si dice, avremo 800 miliardi in cinque anni e la prospettiva di altri 700 nel secondo quinquennio. È un'esperienza che mi pare eloquente. E se la nostra richiesta di una discussione rapida, organica e completa, signor Presidente, sarà accolta, non vi è dubbio che altri miglioramenti qualitativi potremo apportare alla legislazione sui trasporti, con piena soddisfazione del paese.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 89 del regolamento, due deputati, compreso il proponente, possono parlare in favore della questione sospensiva, e due contro.

REALE GIUSEPPE. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REALE GIUSEPPE. In un passo dell'intervento del collega che ha proposto la sospensiva è detto che, prima di procedere alla discussione, il gruppo comunista desidera sapere che cosa avverrà di altri due disegni di legge. A me pare che in quel passo sia la chiave della sospensiva. Non vi è, a guardare a fondo, in questa condizione, il proposito di non passaggio all'esame del provvedimento; vi è piuttosto la volontà di conoscere cosa avverrà degli altri disegni di legge. Si direbbe che dalla conoscenza di che cosa il Governo intenda fare a loro riguardo dipenda il passaggio o meno all'esame di merito dell'attuale provvedimento. Se questa tesi è fondata — e mi pare lo sia — credo che difficoltà di ordine procedurale, soprattutto di merito, non consentano di aderire alla sospensiva.

Quanto allo stato dei lavori, ci troviamo in aula con un provvedimento già approvato in sede referente dalla Commissione. Restano, pur essendo stati presentati dal Governo (e non è possibile non prenderne atto), i provve-

dimenti che si vorrebbe fossero discussi congiuntamente al provvedimento ora sottoposto alla nostra attenzione.

Ora, non può esser mosso rimprovero al Governo di non aver avvertito il dovere di portare all'esame dell'Assemblea altri provvedimenti (quello sulle autolinee e quello sulla riforma dell'azienda ferroviaria). Il nuovo Governo, evidentemente, non può non salvaguardare la continuità con i governi precedenti: né le iniziative di questi sembra siano state rinnegate.

DE PASQUALE. È appunto quanto chiediamo.

REALE GIUSEPPE. Del resto, poiché fino a questo momento non sono stati ancora discussi dalla Commissione, per ovvie ragioni, anche di merito, e in attesa di pareri di altre Commissioni che non sono stati ancora dati (vedi, per esempio, il provvedimento sulle autolinee), gli altri disegni di legge ai quali si fa riferimento, rinviare la discussione di questo disegno di legge per un esame congiunto implicherebbe, quanto meno, un differimento nel tempo niente affatto indifferente; se si tien conto della data di presentazione del disegno di legge n. 2722 mi pare che già soverchio tempo sia passato.

È davvero opportuno far passare tempo, in attesa che la Commissione trasporti, sentito il parere di altre Commissioni, esamini la vasta materia, e intanto accantonare un disegno di legge, che d'altra parte è sollecitato non tanto da interessi particolari, quanto da un'esigenza di fondo della nostra situazione ferroviaria?

Ecco perché, onorevoli colleghi, mi pare che, pur concordando (ed il Governo ha dato prova di essere particolarmente sensibile a tale esigenza) con le ragioni che possono far auspicare una, se possibile, sollecita discussione ed approvazione anche degli altri disegni di legge, la proposta di differimento non contiene elementi tali da indurre all'accoglimento.

Ma non è tanto questo il motivo principale che milita a favore della reiezione della sospensiva; è piuttosto l'urgenza, direi l'assoluta priorità inerente a questo disegno di legge, che ne postula l'immediata discussione. Debbo a questo riguardo riferirmi a quanto la stessa Confederazione generale italiana del lavoro ci ha fatto in questi giorni conoscere in tema di priorità degli investimenti nel settore dei trasporti.

È una priorità che non può non essere riconosciuta, onorevoli colleghi. È in funzione dello sviluppo economico che noi avvertiamo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

come il problema ferroviario investa una materia che è fondamentale.

Impostare un'autentica politica di sviluppo, prescindendo dal nostro tema, potrà forse essere possibile in altri paesi nei quali il fattore della comunicazione ferroviaria assume un rilievo meno decisivo che non nel nostro a cagione di una diversa configurazione geografica, e soprattutto della minor densità della popolazione. Ma le caratteristiche demografiche e geografiche italiane non consentono che al problema ferroviario possano esserne anteposti altri di sorta. Ecco perché esso occupa da noi, nella scala delle priorità, il primo posto. A noi pare quindi che non sia possibile differire l'esame di questo provvedimento, anche perché dobbiamo fare la constatazione dolorosissima che ammettere un tal differimento tanto varrebbe quanto congiurare perché i deprecabili e deprecati incidenti che si sono recentemente verificati possano ancora continuare a verificarsi.

A nome quindi del mio gruppo ritengo di poter accedere alla tesi contraria alla sospensiva, giacché, di là da ogni valutazione politica, agendo diversamente noi congiureremo, come ho già detto, a che ulteriori situazioni spiacevoli si possano verificare nell'ambito dei trasporti. Si è tanto scritto al riguardo che, dinanzi a tale drammatica eventualità, la nostra posizione non può essere se non quella dell'immediato passaggio alla discussione.

CONCAS. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONCAS. Noi socialisti siamo contrari alla questione sospensiva sollevata dal collega comunista. Siamo contrari per quelle stesse ragioni che furono illustrate alcuni giorni fa dal compagno onorevole Ferri allorché chiese l'inversione dell'ordine del giorno. Noi riteniamo che il provvedimento presenti tutti i caratteri dell'urgenza. Pertanto, insistiamo, e vorremmo invitare il collega De Pasquale a ritirare la sua proposta.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Desidero innanzitutto chiarire che, nella mia precedente qualità di presidente della X Commissione, non ho ritenuto di abbinare la discussione dei tre disegni di legge poc'anzi richiamati dall'onorevole De Pasquale, perché non ho ravvisato, come tuttora non ravviso, nei tre disegni di legge tale interconnessione da ritenere opportuna o addirittura necessa-

ria la riunione degli stessi e la loro trattazione in unica discussione.

Il primo provvedimento richiamato è quello riguardante il riordinamento dell'azienda ferroviaria. Ora, obiettivamente non si può non convenire che le esigenze di carattere tecnico, le deficienze che si vuole colmare, il potenziamento che, attraverso il disegno di legge del quale ci occupiamo, si vuol dare agli impianti ed alle linee ferroviarie, non muterebbero se a decidere su di essi vi fosse, anziché il ministro su parere del consiglio di amministrazione, un consiglio di amministrazione, con un presidente diverso dal ministro, dotato di poteri deliberanti.

DE PASQUALE. Così toglie qualunque significato alla riforma dell'azienda ferroviaria.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non tolgo alcun significato alla riforma, che ha un suo valore per quel che riguarda il funzionamento e la gestione dell'azienda e le sue prospettive per il futuro. Nego, però, che le esigenze obiettive, materiali, che questa legge vuole soddisfare possano mutare in rapporto alla diversa organizzazione di vertice della azienda ferroviaria. Un'organizzazione come quella attuale o una organizzazione diversa non potrebbe che arrivare alle stesse conclusioni alle quali è arrivato il Governo: alla necessità, cioè, di provvedere con massicci interventi per il miglioramento, l'ammodernamento ed il potenziamento della rete ferroviaria statale.

Vi era, poi, un impedimento di carattere regolamentare, che ho il dovere di richiamare. La Commissione X aveva avuto assegnato questo disegno di legge, e lo trattava in quel momento, in sede legislativa. Il disegno di legge sul riordinamento dell'azienda ferroviaria era stato assegnato alla Commissione stessa in sede referente e, come gli onorevoli colleghi sanno, si tratta di due sedi diverse che non consentono alcuna possibilità di trattazione abbinata per impedimento formale insuperabile.

DE PASQUALE. Si poteva chiedere il deferimento alla Commissione in sede legislativa.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Potevano chiederlo gli onorevoli colleghi e non lo hanno fatto. Penso che avrebbero potuto chiederlo, ma non per quella necessità di connessione su cui oggi si insiste.

Vi è l'altro disegno di legge, quello sulla nuova disciplina delle autolinee, che pendeva come pende, davanti alla Commissione in sede legislativa. Per esso mancavano, come ha ricordato l'onorevole Giuseppe Reale, i pareri, alcuni dei quali vincolanti, che non ci erano stati dati nonostante fossero stati sollecitati.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

Per altro la materia del disegno di legge sulla nuova disciplina delle autolinee è ancor più lontana dal disegno di legge del quale ci occupiamo. Perché è vero che esso può offrire, come certo offrirà, l'occasione opportuna per una discussione sul coordinamento dei vari settori del trasporto, per una più organica politica dei trasporti terrestri, quale il Ministero dei trasporti si è sempre preoccupato di seguire e di attivare, ma è chiaro che la materia è completamente diversa. Fra l'altro non riguarda per niente l'azienda ferroviaria, anche se è di competenza del Ministero dei trasporti, dal quale pure l'azienda ferroviaria dipende.

DE PASQUALE. Quel provvedimento demanda al Ministero la facoltà di dare concessioni di autolinee sostitutive.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Già la legge del 1931 dà questa possibilità.

DE PASQUALE. E questa la estende.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. No! Conserva nel testo governativo in definitiva quella facoltà. Comunque, questa è materia di discussione.

L'onorevole De Pasquale chiede di sapere il punto di vista del Governo in ordine ai due disegni di legge. Rispondo che il Governo, attraverso le dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio, ha dichiarato che mantiene fermi tutti i disegni di legge che erano stati presentati dal precedente Governo. Questo significa, forse, che i due disegni di legge devono essere approvati nel testo presentato dal Governo? Questo significa solo che i due disegni di legge, per la cui trattazione il Governo è a disposizione della Camera, saranno trattati con gli eventuali emendamenti di parlamentari e, se del caso, anche del Governo. Ma non mi è lecito qui anticipare quello che può essere il punto di vista del Governo in ordine ad essi, perché il rispetto del regolamento e degli onorevoli colleghi, i quali sanno che oggi si discute di questo disegno di legge e non degli altri due, mi impone di esprimere il punto di vista del Governo a suo tempo, nella sede opportuna.

Desidero anch'io, come hanno fatto gli onorevoli Giuseppe Reale e Concas, sottolineare alla Camera ed all'onorevole De Pasquale l'opportunità che noi procediamo all'esame e all'approvazione rapida di questo disegno di legge, non soltanto perché non viene per nulla compromesso il potere di determinazione definitiva del Parlamento in ordine agli altri due disegni di legge, né pregiudicati i problemi sollevati, ma anche per le ragioni di pressante

urgenza che militano a favore di questo provvedimento, che è atteso con ansia legittima e con interesse particolare non soltanto dalla azienda ferroviaria, ma possiamo dire da tutto il paese. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Onorevole De Pasquale, insiste sulla sospensiva?

DE PASQUALE. Non insisto e desidero motivare questa decisione. Noi proponevamo una discussione coordinata di tutti i problemi che si riferiscono ai trasporti terrestri. Le dichiarazioni del ministro, sia pure elusive, confermano che, almeno tendenzialmente, l'atteggiamento del Governo è fermo sulle antiche posizioni. Non si riconosce cioè la necessità di coordinare l'azione di riforma in questi settori. Noi non chiediamo la votazione. Ma non per i motivi che ci sono stati esposti. Restiamo perfettamente convinti, infatti, che attraverso un rapido esame in sede referente degli altri disegni di legge si sarebbe potuto arrivare, senza pregiudicare alcunché, ad una sollecita discussione globale su tutto l'argomento dei trasporti.

È certo, comunque, che nel corso della discussione del presente disegno di legge affioreranno inevitabilmente tutti i problemi affrontati dagli altri due disegni di legge e da noi sollevati; problemi che avrebbero potuto essere più organicamente trattati in una discussione congiunta.

Ci sia però consentito di rivolgere una richiesta formale al Presidente della Camera e cioè che egli, avvalendosi delle facoltà concessegli dall'articolo 65 del regolamento, fissi alla X Commissione un termine preciso per la discussione dei due provvedimenti riguardanti la riforma dell'azienda ferroviaria e la disciplina delle autolinee, in modo che anche questi due disegni di legge possano venire sollecitamente in aula, rappresentando il necessario completamento del piano di investimenti che ci apprestiamo a discutere. Ci auguriamo che questa nostra richiesta venga accolta.

Nello stesso tempo preannunzio fin d'ora che il nostro gruppo si batterà per un allargamento ed una estensione di questo disegno di legge, per renderlo più rispondente agli scopi che si prefigge e per orientarlo verso una strada nuova che rappresenti una rottura con l'indirizzo seguito nel passato. Ci riserviamo pertanto di presentare tutti gli emendamenti che riterremo necessari per far corrispondere il programma di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato alle esigenze dei tempi ed alle necessità del paese.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

PRESIDENTE. Riferirò questa sua richiesta al Presidente della Camera.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Colasanto, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'opportunità che il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato, sia coordinatamente accompagnato da analoghi provvedimenti per le ferrovie secondarie,

invita il Governo

a predisporre di urgenza una nuova adeguata sistemazione tecnica, giuridica ed amministrativa di tutte le ferrovie comunque concesse.

Invita, inoltre, il Governo

a dare assoluta precedenza alla ultimazione dei raddoppi dei binari delle due linee longitudinali: adriatica e tirrenica, eliminando, per quest'ultima, la strozzatura di Cava dei Tirreni e, nel quadro delle sistemazioni delle linee afferenti i grandi centri, oltre che in quello dei lavori ad alta redditività, perché volti ad aumentare il traffico con poche spese, a riclassare e potenziare la linea Pozzuoli-Napoli via Gianturco, mediante:

a) allacciamenti, con cunicoli già progettati e di lunghezza inferiore ai cento metri per collegare sia la stazione inferiore della funicolare di Chiaia alla fermata di piazza Amedeo, sia le stazioni di Montesanto della ferrovia Cumana e della adiacente funicolare del Vomero alla fermata di Montesanto. Per allacciare, inoltre, la linea secondaria a scartamento normale Napoli-Torregaveta alla Napoli-Pozzuoli nella stazione di Campi Flegrei;

b) costruzione di nuove fermate nelle adiacenze dei tribunali e della stazione delle tranvie provinciali, del museo di piazza Gesù e Maria e delle quattro stagioni;

c) abbassamento del piano del ferro della stazione di via Gianturco ed il prolungamento in trincea coperta della linea proveniente da piazza Garibaldi fino alla stazione di San Giovanni Barra, con fermata nella zona industriale e verso l'imbocco delle autostrade ».

L'onorevole Colasanto ha facoltà di parlare.

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, la discussione sulla proposta sospensiva presentata dall'onorevole De Pasquale mi dispensa dall'approfondire il tema che avrebbe dovuto formare oggetto del-

la prima parte del mio intervento, quello del coordinamento generale della politica dei trasporti.

Indubbiamente tra i tre disegni di legge, ai quali il collega comunista ha fatto riferimento, vi è una certa connessione, ma noi non potremmo approvarli e discuterli insieme per le ragioni già illustrate dall'onorevole ministro.

Certo è che il presente disegno di legge avrebbe potuto essere approvato mesi fa, se da parte del gruppo comunista non ne fosse stata richiesta la rimessione all'aula. Senza questa richiesta ritardatrice, l'amministrazione ferroviaria si sarebbe trovata già oggi in condizione di iniziare molti lavori. (*Proteste del deputato De Pasquale*).

DEGLI ESPOSTI. Il ritardo, tuttavia, a qualcosa è servito, perché nelle sue dichiarazioni programmatiche l'onorevole Fanfani ha annunciato un aumento di 300 miliardi nello stanziamento previsto.

SPATARO. Non apriamo ora la discussione sugli emendamenti!

COLASANTO. In base alle posizioni della sinistra durante la discussione in Commissione, la rimessione all'aula fu chiesta perché la maggioranza non accettò di inserire in questo disegno di legge norme riguardanti le autolinee e la riforma dell'amministrazione, in ordine a cui il Governo aveva già presentato altri due distinti disegni di legge.

Resta comunque viva e pressante l'esigenza di rivedere profondamente le attribuzioni dei diversi ministeri che si occupano di materie inerenti ai trasporti, come più volte è stato richiesto da me e da tutti i gruppi di questa Camera. Per questo problema non ci è stato ancora presentato alcun disegno di legge.

Mi auguro che ciò sia fatto al più presto, così come mi auguro che al ministro Mattarella arrida, finalmente, il successo per l'attuazione di una nuova sistemazione del settore dei trasporti.

Ripeto che occorrerebbe meglio coordinare gli interventi dello Stato nell'intero settore, attraverso un comitato dei ministri dei trasporti, della marina mercantile, delle poste e telecomunicazioni, dei lavori pubblici e del bilancio, sotto la presidenza del ministro dei trasporti, comitato che vedrei affiancato da un comitato tecnico di funzionari ad alto livello, per studi e consulenza.

Nel Ministero dei trasporti, secondo me, si dovrebbero accentrare tutte le competenze sui trasporti terrestri e quindi anche quelle che interessano la viabilità e le relative norme di sicurezza e di esercizio. Le costruzioni stradali

dovrebbero anche dipendere da questo Ministero o, quanto meno, essere programmate solo dal sopra auspicato comitato dei ministri. Così vi sarebbe un solo responsabile anche per il coordinamento della politica per la strada e per la rotaia, coordinamento necessario per servire bene gli utenti, senza inutili sperperi.

Non vedo invece perché il ministro dei trasporti debba preoccuparsi della navigazione interna che potrebbe meglio affidarsi a quello della marina mercantile. A quest'ultimo dovrebbe attribuirsi anche la programmazione, se non l'esecuzione, delle opere portuali nonché tutta la materia della pesca. Mi sembra che questo invocato riordino stia bene in relazione con quanto detto dal Presidente del Consiglio all'atto della presentazione di questo Governo.

Fatta questa premessa, e rinnovata questa raccomandazione, passo all'esame del disegno di legge in discussione.

Come è noto, la rete ferroviaria italiana fu costruita con criteri e per esigenze ormai molto sorpassate. Ha subito prima l'usura e poi le distruzioni dell'ultima guerra: la ricostruzione fu effettuata con criteri di semplice ripristino (ad eccezione dell'eccessivo lusso di alcuni fabbricati viaggiatori) anche per l'urgenza di riattivare le comunicazioni gravemente danneggiate.

Se a ciò si aggiunge che, nell'ultimo decennio, la manutenzione ordinaria, il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento degli impianti fissi e del materiale mobile furono effettuati solo parzialmente a causa dei deficienti stanziamenti di bilancio, molto inferiori a quelli richiesti dagli organi tecnici dell'amministrazione, ci si potrà rendere conto di una notevole obsolescenza degli impianti.

L'enorme aumento di traffico, verificatosi nell'ultimo decennio, ha poi determinato l'insufficienza degli impianti e, soprattutto, del materiale rotabile.

Per rimediare alla situazione, con un primo piano quinquennale, in base alle leggi 21 marzo 1958 e 18 dicembre 1959, l'azienda ferroviaria cominciò ad affrontare organicamente i gravi problemi del riclassamento, del rinnovamento e del potenziamento.

Questo piano, che possiamo definire d'avvio, viene a scadere quest'anno. L'aumento crescente delle necessità fa sì, però, che esso debba essere prontamente sostituito.

Alcuni gravi incidenti richiamarono intanto crudamente l'attenzione del paese sulle deficienze delle ferrovie ed il Governo, per meglio approfondire la situazione, incaricò una

commissione di « tre saggi », composta dai professori Saraceno ed Onida e dall'ingegnere Longo, di esaminare a fondo la questione. Aderendo agli studi ed alle proposte dell'amministrazione ferroviaria, la commissione suggerì appunto il piano di cui stiamo discutendo, nonché un riordinamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato, argomento questo di cui ci occuperemo in altra sede.

Detta commissione valutò in 494 miliardi la spesa necessaria per riportare gli impianti al grado di efficienza normale: cioè, per il cosiddetto riclassamento, da effettuarsi entro un periodo più breve possibile sia per le improrogabili esigenze della sicurezza dell'esercizio, sia per razionalmente raggiungere un effettivo e durevole miglioramento dei risultati economici dell'azienda.

Oltre all'esigenza immediata del riclassamento della rete e del materiale, la stessa commissione ritenne urgenti molte opere di potenziamento, con un programma che prevede un ulteriore investimento di altri 983 miliardi ripartiti in un decennio. La spesa risulta così di complessivi 1.477 miliardi, arrotondabili a 1.500, anche in previsione dell'aumento dei costi.

Il disegno di legge in esame autorizza la spesa di soli 800 miliardi, dei quali — secondo il testo della Commissione — 500 nei prossimi cinque esercizi finanziari e 300 nei quattro successivi esercizi.

Si è obiettato, e certamente si obietterà dagli onorevoli colleghi che intervengono in questo dibattito, che questo finanziamento è poco più della metà di quello ritenuto necessario; che così non si risolve il grave problema e ci si allontana dal tipo di programmazione globale che ormai da tutti viene invocata; che sarebbe stato opportuno stanziare l'intera spesa di 1.500 miliardi, anche scaglionandola in un decennio o magari in pochi anni di più.

Anch'io condivido questo parere; ed avrei gradito che in cinque anni si fosse realizzato l'intero piano dei 1.500 miliardi. Però, rendendomi conto delle difficoltà di ordine particolare e generale, anche sul piano finanziario, dell'esborso in sì breve tempo di una spesa tanto rilevante, ed anche delle difficoltà che incontrerebbe un investimento così massiccio per gli insuperabili tempi tecnici minimi, cioè per la possibilità concreta di ben studiare e ben realizzare le singole opere e le diverse forniture, ritengo che gli altri 700 miliardi potrebbero stanziarsi con una legge successiva da emanarsi, possibilmente, entro due o tre anni, in modo da evitare una soluzione di continuità nell'attuazione dell'intero programma

e di valutare, anche al lume dell'esperienza, l'opportunità di variazioni al piano.

Intanto, sarebbe conveniente concentrare nel primo quinquennio l'intera somma degli 800 miliardi stanziati. In tale senso ho presentato un emendamento agli ultimi due commi dell'articolo 2, che mi auguro venga accolto dal Governo e dalla Camera. Si tratterebbe di una soluzione intermedia fra le opposte opinioni, tendente a un ragionevole acceleramento della prima parte del programma, già predisposto dagli organi tecnici competenti. Al resto si potrà provvedere con la nuova legge d'anzì invocata.

Gli articoli 3 e 4 stabiliscono che il finanziamento debba farsi mediante mutui da contrarre in determinate forme e condizioni.

L'articolo 5 della legge prevede il rimborso all'azienda ferroviaria delle rate di ammortamento, in conto capitale, delle operazioni di credito da farsi in base ai suddetti articoli, per questi lavori. Per conto mio, sarebbe stato desiderabile che tale rimborso fosse stato esteso anche alle rate in conto interessi. Cosa, a mio parere, logica, perché l'amministrazione ferroviaria gestisce semplicemente un patrimonio dello Stato, un patrimonio che dovrebbe essere dato in gestione senza altri oneri all'infuori di quelli afferenti alla manutenzione ed al rinnovo necessario per mantenerlo in efficienza.

In seno alla X Commissione di questa Camera sono sorte divergenze — e probabilmente ne sorgeranno anche nel dibattito in corso — sullo stanziamento complessivo, come pure sul programma dei lavori e delle spese e sulla priorità da assegnare ai diversi punti del programma stesso.

La destinazione delle spese è stabilita dall'articolo 1, che parla di rinnovamento, riassetto, ammodernamento e potenziamento dei mezzi di esercizio, delle linee e degli impianti della rete. È chiaro che la legge può dare indicazioni di massima, come si fa appunto con quell'articolo e con il successivo articolo 7 della Commissione, che dispone una riserva di almeno 320 miliardi per le linee e gli impianti del Mezzogiorno, ed una eguale riserva per il materiale mobile, nel suo complesso, ma non può entrare in dettagli che devono rimanere di competenza degli organi tecnici e, nella specie, del ministro e del consiglio di amministrazione.

Tutt'al più si potrebbe predeterminare altre riserve come quelle già ventilate per l'armamento, per gli alloggi, per aumenti di capitale di società costituite anche con capitale

dell'azienda ferroviaria e per eventuali altre materie:

Lo stesso articolo 7 riserva le lavorazioni e le forniture, da farsi con la riserva dei 320 miliardi, agli stabilimenti dell'Italia meridionale e insulare, che questa volta sono pure obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati e i finimenti loro occorrenti per lo espletamento delle commesse acquisite. Questo criterio risponde ai postulati del rapporto numero 2 della sullodata commissione Saraceno-Longo-Onida, che sull'argomento si esprime così:

« L'attuazione di un programma di riassetto e potenziamento presenta un rilevante interesse per le industrie nazionali delle costruzioni ferroviarie.

« Tra l'altro è da ricordare che taluni stabilimenti di tali industrie sono localizzati nelle province meridionali e soffrono, da tempo, di insufficienza di lavoro. Attraverso l'assunzione di ordini rientranti nel programma decennale si potrebbe non solo garantire stabilità di occupazione alle attuali maestranze, ma aumentare l'occupazione senza necessità di nuovi investimenti. La garanzia della continuità del lavoro per parecchi anni offrirebbe agli stessi stabilimenti la possibilità di attuare la propria riorganizzazione e alle ferrovie di fruire dei più bassi prezzi consentiti dalla specializzazione delle unità produttive interessate.

« Inoltre, poiché tali stabilimenti rientrano nell'ambito delle industrie a partecipazione statale, si può immaginare che tra le due parti possa, attraverso opportuni accordi finanziari, avviarsi un flusso di lavoro che preceda quello degli stanziamenti ».

La prego vivamente, signor ministro, di chiarire al suo collega preposto al dicastero delle partecipazioni statali, e quindi all'I.R.I., la portata dell'articolo 7, per preparare tempestivamente le aziende meridionali con capitale pubblico ad assolvere al compito in questione.

Eventuali difficoltà al riguardo devono essere superate solo che si ricordi che Napoli attende ancora la ricostruzione delle industrie I.R.I. distrutte dalla guerra; che negli ultimi anni i lavoratori occupati nelle aziende napoletane della Finmeccanica sono diminuiti di oltre duemila unità (mentre nel campo della meccanica, nel resto d'Italia, si è avuto un incremento di occupazione di oltre duecentomila unità).

Se la ricerca dell'equilibrio economico non vuole essere una semplice enunciazione od una semplice lustra, occorre pregare il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

ministro Bo di investire finalmente l'indirizzo tracciato all'I.R.I. dal professor Piccardi, primo presidente di tale istituto, dopo la liberazione, che solennemente affermò non doversi procedere alla ricostruzione delle industrie napoletane, per non fare concorrenza a quelle del nord.

Ricordo che gli stabilimenti I.R.I. di Pozzuoli costruivano anche locomotori; che l'« Avis » di Castellammare può costruire carri e carrozze; che potrebbe essere rinviata, per ora, la chiusura dello stabilimento I.M. A.M. del Vasto; che l'« Aerfer » di Pomigliano può assorbire altro lavoro; che la costruzione della nuova grande officina per il materiale mobile, che deve sorgere in sostituzione delle officine di Pietrarsa e Granili, potrebbe essere molto accelerata ed utilizzata, insieme con le due preesistenti, per lavori in economia diretta, durante la favorevole congiuntura creata da questa legge.

Richiamo l'attenzione del ministro sul fatto che la riserva per il sud dev'essere di almeno 320 miliardi, secondo un mio emendamento presentato in Commissione. Inoltre, l'altro mio emendamento, pure accettato dalla Commissione, che sancisce l'obbligo degli stabilimenti meridionali di acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari e gli accessori, i semilavorati ed i finimenti loro occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite, impone una profonda modifica del sistema fin qui seguito dalle ferrovie che fanno eseguire nel sud solo parte di quanto occorre per una determinata commessa. Ciò costituirebbe una notevole spinta allo sviluppo della piccola e media industria meridionale, piccola e media industria che le grandi aziende dovrebbero appunto tempestivamente orientare.

A questo punto ritengo doveroso esprimere il mio pensiero su alcune questioni dibattute in Commissione e che, certamente, saranno riprese anche in questa sede.

L'acquisto, con i fondi in discussione, da parte delle ferrovie dello Stato, del rimanente pacchetto azionario della Larderello, non mi sembra conveniente perché distoglierebbe somme da utilizzare nell'ambito del piano già predisposto. Questo problema dovrebbe risolversi con le norme che saranno stabilite per la nazionalizzazione e, comunque, per la sistemazione del settore delle fonti di energia. È da notare che, attualmente, le ferrovie dello Stato non avrebbero convenienza ad aumentare immediatamente il prelievo di energia dalla Larderello, in quanto gran parte di essa non potrebbe essere utilizzata direttamente e quindi dovrebbe essere ceduta ad altri come

cascome, ad un prezzo inferiore a quello di costo (anche perché le ferrovie non hanno proprie linee di distribuzione a privati). Nei prossimi anni, per il graduale aumento del traffico e dei servizi a trazione elettrica, le ferrovie dello Stato dovranno aumentare il prelievo di energia della Larderello in relazione al proprio fabbisogno. La convenienza quindi sussiste e sussisterà solamente per l'energia che viene o sarà per la massima parte consumata per la rete ferroviaria. Il ritmo di incremento di tale consumo è stato, mediamente, negli ultimi dieci anni del 2-3 per cento annuo. Tenendo conto di questo tasso di aumento annuo, fra quattro anni vi sarebbe un ulteriore fabbisogno di 70 milioni di chilowattore, pari a quello che la Larderello fornisce alla « Selt-Valdarno ». Dunque, fra quattro anni le ferrovie dello Stato potrebbero assorbire tutto quello che si produce.

È infine da tenere presente che la Larderello è vincolata con la predetta società « Selt-Valdarno » con i vecchi contratti, ancora sotto blocco legislativo: tre nuovi contratti scadono fra cinque anni e un altro fra tre anni. Pertanto, il provvedimento di riscatto anticipato del pacchetto azionario della Larderello finirebbe con il costituire un danno per l'amministrazione dello Stato.

È chiaro che il prelievo di energia da parte delle ferrovie è legato agli elettrodotti necessari per trasportarla ove serve. Risulta che le ferrovie intendono ulteriormente potenziare i loro elettrodotti con il finanziamento del piano decennale: misura opportuna, perché occorre adeguare la capacità complessiva di trasporto delle linee all'aumento della produzione della Larderello, e del possibile assorbimento da parte delle ferrovie. L'aumento di produzione potrà aversi particolarmente con lo sfruttamento dell'altro vapore recentemente localizzato nella zona di Monte Amiata. Le ferrovie dello Stato trasportano più di 200 mila chilowatt e sarebbero in grado, col potenziamento programmato, di trasportare l'intera produzione di 400.000 chilowatt. Per queste ragioni potrebbe convenire, solo fra alcuni anni, l'operazione di completo assorbimento del pacchetto azionario di questa società.

Fermo restando tutto ciò, ritengo inoltre che si potrebbe studiare l'opportunità di ulteriori investimenti per lo sfruttamento chimico delle risorse della zona, magari a mezzo di altra società specializzata con capitale delle ferrovie. È da tener presente infatti che l'intero bacino della Larderello offre molte altre possibilità ed interessa ben quattro pro-

vince, Grosseto, Pisa, Livorno e Siena, non solo sul piano dell'energia, ma anche su quello di produzioni chimiche e di materie plastiche.

Un altro problema, che certamente sarà messo in rilievo, riguarda il potenziamento dell'Istituto nazionale trasporti. Si è proposto di stanziare a tal fine 12 miliardi attingendoli dal piano ferroviario vero e proprio. In linea di massima sono d'accordo su tale potenziamento: ma non lo farei con questi fondi.

Comunque, per fare cosa razionale, bisognerebbe innanzi tutto stabilire l'area di estensione dei compiti di questo istituto ed in particolare se ad esso s'intendano assegnare tutti i servizi automobilistici, sostitutivi ed integrativi, di raccolta e di distribuzione capillare del traffico della rete lasciando all'azienda ferroviaria unicamente la gestione delle ferrovie, come mi sembrerebbe logico. Sfasature tra i due servizi non sono ipotizzabili se il capitale dell'istituto sarà completamente, o quasi completamente, controllato dalle ferrovie.

Le ferrovie dello Stato hanno interesse a facilitare l'affluenza e la defluenza del traffico, a facilitare cioè la capillarizzazione del traffico convogliato sulle grandi direttrici e, per questo, pur lasciando margine all'iniziativa privata, che avrebbe interesse ad aumentare i trasporti terminali ad essa assegnati e, conseguentemente, anche quelli ferroviari, deve ammodernare e potenziare le attrezzature di questo suo istituto.

Per i trasporti terminali, destinati a forte aumento, se si incrementerà la palettizzazione, insisto in particolare sull'opportunità che siano concessi anche a privati, con gare alle quali potrebbe partecipare l'I.N.T., per contenere eventuali eccessive pretese degli altri concorrenti.

Comunque, il potenziamento dell'I.N.T. dovrebbe essere programmato dagli organi tecnici e magari sottoposto al Parlamento, o con apposito disegno di legge od almeno in allegato al bilancio del Ministero dei trasporti, come pressappoco proposto dal nostro relatore.

Anche il problema dell'eventuale riscatto delle ferrovie secondarie e la loro attribuzione all'amministrazione delle ferrovie dello Stato devono esaminarsi in altra sede, occorrendo, tra l'altro, prevedere la ragguardevolissima spesa dell'ordine di oltre un centinaio di miliardi per il loro ammodernamento e per il loro adeguamento alle attuali necessità. Questo problema può essere risolto solo nell'ambito dell'intera spesa pubblica, non

mai con i finanziamenti del disegno di legge in discussione.

Non dimentichiamo che molte di queste linee hanno tracciati irrazionali rispetto alle attuali esigenze, che in molti casi occorrerebbe rifare interi tratti, che nelle zone servite dalle reti delle Calabro-lucane e dalle ferrovie del Sud-est, occorre verificare l'opportunità di abolire o di sostituire determinati tratti, per ottenere un sistema di comunicazione celere, moderno e facilmente smistabile sulla rete principale.

Un altro problema sollevato in Commissione è quello del regime generale delle auto-linee, e specialmente di quelle sostitutive dei cosiddetti « rami secchi », cioè delle linee secondarie con rapporti di oltre 3 ad 1, fra spese ed introiti.

È una questione collegata ai problemi di produttività della spesa prevista da questo disegno di legge, soprattutto nei casi di parallelismo: è stato però, giustamente, osservato che è meglio discuterne in altra sede soprattutto per quanto attiene al regime, pubblico o privato, di esercizio.

Non posso tuttavia esimermi dal fare una precisazione. Sia ben chiaro che noi viviamo e vogliamo continuare a vivere in un regime ad economia mista, nel quale si deve lasciare campo all'iniziativa privata, naturalmente fino a quando non ostacoli l'interesse pubblico. Queste linee possono perciò essere statizzate o affidate ad aziende con capitale pubblico; ma solo se lo richieda l'interesse della collettività e non per mere questioni di principio, che non condividiamo.

Sono d'accordo che si debba evitare la concorrenza alle ferrovie dello Stato, per servizi che queste possono disimpegnare; che debbano essere abolite le situazioni monopolistiche di aziende private imperanti in molte regioni; che sia necessario favorire il capitale pubblico. Ma non posso essere d'accordo quando si voglia sopprimere o concretamente ostacolare l'attività dei medi e dei piccoli operatori privati, né posso convenire con coloro che vogliono statizzare tutto, sopprimendo completamente l'iniziativa privata. Abbiamo bisogno ancora del lavoro di tutti, della capacità di tutti, e non possiamo affidarci ad una burocrazia che diriga tutta la vita del nostro paese. D'altra parte lo Stato, con una propria adeguata politica, con i propri organi di sorveglianza, può e deve difendersi e difendere gli utenti ed i lavoratori dalle speculazioni, in questo campo.

Un altro aspetto di questo disegno di legge, molto discusso in Commissione e di cui

si parlerà molto in quest'aula, è quello delle priorità nella esecuzione dei lavori previsti o da includere nel piano.

Sono convinto che occorre lasciare queste scelte al consiglio di amministrazione delle ferrovie ed al ministro: sia per non vulnerare l'autonomia dell'amministrazione sia per esigenze tecniche. Tutt'al più, vedrei favorevolmente una ristrettissima Commissione parlamentare, con il compito di assistere il Governo nella programmazione. La Camera potrebbe semmai dare indicazioni mediante ordini del giorno: io mi atterrò a questa forma. Comunque, circa i criteri di precedenza, mi dichiaro d'accordo con quanto hanno chiesto le organizzazioni sindacali. Precedenza assoluta deve essere assegnata al raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria e subito dopo a quello delle linee Messina-Siracusa e Messina-Palermo.

Questo importa la eliminazione urgente della strozzatura di Cava dei Tirreni. Poiché esiste una linea progettata che da Salerno, per Nola, dovrebbe raggiungere Casoria, si potrebbe risolvere così anche il problema di lasciare l'attuale linea, *grosso modo*, a disposizione dei servizi viaggiatori e dei servizi locali fra Salerno e Napoli.

Vi è però un'altra strozzatura verso il nord ed è data dall'attuale situazione degli impianti di Napoli, ove occorrerebbe costruire un tratto di circonvallazione fra Campi Flegrei e Napoli smistamento o Casoria.

Altro punto dolente, per il Mezzogiorno, è costituito dalle necessità dell'ammodernamento e del potenziamento della linea jonica. Molto è stato fatto rispetto a quello che vi era; ma molto occorre fare.

Altra precedenza dovrebbe essere assegnata al completamento del raddoppio dei binari fra Ancona e Foggia. Bisognerà inoltre completare il raddoppio fra La Spezia e Genova e quindi sulla Genova-Ventimiglia. Bisognerà, comunque, sistemare le due linee longitudinali per le esigenze derivanti dalla configurazione geografica del nostro paese e dei trasporti per il mercato comune.

Altre esigenze prioritarie sono quelle del potenziamento dei fasci e dei raccordi portuali e delle linee dei valichi alpini, con precedenza alla Venezia-Tarvisio ed all'anzidetta Genova-Ventimiglia.

Necessita pure completare il ripristino del doppio binario sulla Caserta-Cassino-Roma distrutto da eventi bellici. Il vantaggio per la regione molisana sarebbe notevole: inoltre, con la presenza di quattro binari fra Roma e Napoli, si potrebbe alleggerire la linea per

Formia e, in caso di difficoltà, sulla longitudinale adriatica, mediante la trasversale Caserta-Foggia, avviare su questa linea parte del traffico nord-sud e viceversa.

Nel quadro delle necessità meridionali, è importante por subito mano alla costruzione di nuove moderne officine ferroviarie per riparazioni in sostituzione di altre antiquate sorgenti tra l'altro su suoli di altissimo valore, perché ormai incorporati nei centri cittadini, come è il caso delle officine napoletane. Per provvedere alle esigenze di questo piano, potrebbero utilizzarsi le vecchie e le nuove officine per costruzione di materiale mobile, in economia.

Bisognerà ancora sistemare i trasporti viaggiatori intorno ai grandi centri, con servizi rapidi, anche riducendo le facilitazioni tariffarie per gli operai.

Ho sostenuto altre due volte in questa Assemblea che la riduzione di tariffe agli operai, che lavorano negli stabilimenti industriali dei grandi centri, non deve essere a carico della collettività. Il contadino che lavora nel Veneto o il contadino che zappa la terra in Calabria non devono pagare il maggiore costo di servizi per l'utilità degli industriali di Milano, per esempio.

Mi pare che questo concetto debba essere ribadito. D'altra parte il ministro dei trasporti potrebbe convocare le confederazioni sindacali e concordare con esse come questo onere possa, anche in parte, riversarsi sugli industriali che in definitiva si avvantaggiano del trasferimento degli operai al luogo di lavoro. È anche una questione di giustizia: chi si avvale di un servizio deve pagarselo. Un indirizzo del genere favorirebbe anche il decentramento delle officine dalle zone altamente industrializzate.

Mi dichiaro naturalmente d'accordo sulla istituzione di servizi rapidi nel triangolo industriale e sulla quadruplicazione dei binari delle linee afferenti ai grandi centri.

Per Napoli chiedo il potenziamento della linea Pozzuoli-Napoli via Gianturco mediante l'abbassamento in trincea del piano del ferro di quest'ultima stazione ed il prolungamento di detta linea, sempre in trincea coperta, alla stazione di San Giovanni a Teduccio, attraverso la zona industriale, con opportune fermate intermedie. Chiedo pure l'allacciamento della ferrovia Cumana, direttamente a questa linea, nella stazione di Campi Flegrei. In tal modo le comunicazioni extraurbane con il centro e con le periferie cittadine, nel senso est-ovest e viceversa, saranno molto agevolate.

Inoltre, nel tratto piazza Garibaldi-Mergellina, occorre collegare la ferrovia cumana e la funicolare di Montesanto alla fermata omonima e la stazione inferiore della funicolare da Chiaia alla fermata di piazza Amedeo. In entrambi i casi bastano cunicoli di circa 97 metri. Si tratta di lavori di relativo poco costo: pochi miliardi ma altamente redditizi per il prevedibile grande aumento di traffico che ne deriverà così come sarebbe redditizia la costruzione di nuove fermate nelle adiacenze dei Tribunali, del Museo, dell'ospedale « Gesù e Maria », vicino a piazza Mazzini ed alle « quattro stagioni ». Il numero dei viaggiatori ne sarebbe prevedibilmente raddoppiato rispetto a quello attuale con conseguente raddoppio delle entrate mentre le spese aumenterebbero di poco. Così agendo, le ferrovie dello Stato, oltre a venire incontro alle esigenze di Napoli e dei lavoratori napoletani, farebbero anch'esse un buon affare.

L'ultima questione è quella dei cosiddetti « rami secchi »: è evidente che va risolta caso per caso. Nel Mezzogiorno, di questi « rami secchi » ne abbiamo molti e bisognerà pensarci seriamente prima di sopprimerli.

Nel calcolo del loro coefficiente di esercizio si possono omettere le spese generali che varierebbero pochissimo chiudendo alcuni tratti di linea. Bisogna infatti tener presente che, quando il numero delle linee sarà diminuito, quando cioè la lunghezza globale ed il chilometraggio globale saranno diminuiti di una certa percentuale, non è per nulla vero che le spese generali diminuiranno in proporzione, giacché moltissimi servizi comuni permarranno.

Vi è poi la questione dei quasi 50 mila ferrovieri che lavorano su queste linee e dei quali si dovrebbe conoscere la futura destinazione.

Una certa aliquota dei fondi stanziati dal provvedimento in discussione dovrà essere riservata per le case cantoniere e per gli alloggi lungo la linea: non invece per le case economiche per i ferrovieri, giacché per queste si dovrebbe operare in base alle leggi sull'edilizia popolare senza distogliere fondi destinati specificamente all'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie. Comunque, anche questo problema va studiato e risolto dal consiglio di amministrazione e dal ministro.

Un'ultima osservazione. L'articolo 8 del disegno di legge pone un freno alla causa prima degli inconvenienti che abbiamo lamentato e cioè alla scarsità di finanziamenti

per la manutenzione, l'ammodernamento e il riclassamento.

E questo freno lo pone stabilendo che dev'essere accantonato il 20 per cento dei prodotti del traffico per la manutenzione delle linee e il 10 per cento per il rinnovamento delle linee e del materiale di esercizio. Mi pare che questa provvida riserva globale del 30 per cento servirà molto utilmente ad eliminare le cause delle attuali deficienze.

Concludo augurandomi nuovamente che la materia dei trasporti sia meglio ripartita fra i diversi ministeri; che questa legge sia una vera svolta verso una nuova politica dei trasporti. Questo per altro non significa sconfessare quello che si è fatto: tanto vero che stiamo approvando disegni di legge presentati da precedenti ministri. Se qualcosa di nuovo veramente c'è nel mondo politico italiano, si deve cominciare col riconoscere concretamente la necessità di potenziare il settore dei trasporti, vero supporto dello sviluppo economico del nostro paese.

Credo che, in fondo, tutti i predecessori dell'attuale ministro abbiano ben meritato in questo campo; ma i loro sforzi sono stati quasi sempre vani perché hanno urtato contro ostacoli che oggi non dovrebbero più esistere. Mi auguro che questi ostacoli non siano più frapposti e che all'onorevole Mattarella arrida la soddisfazione e la gioia di aver contribuito ad avviare su strade nuove e migliori l'intero settore che egli conosce profondamente, perché se ne occupa da quasi 15 anni, sia come uomo di Governo sia come presidente della nostra Commissione parlamentare.

A lui e al paese l'augurio che i suoi colleghi di Governo lo possano assecondare concretamente. Questa è la prova effettiva della svolta politica: e questa prova interessa tutto il paese e soprattutto il Mezzogiorno.

Se vogliamo fare una politica di sviluppo equilibrato ed equilibratore, non possiamo trascurare questo settore che tanto ha inciso sulle disavventure e sulla povertà del nostro sud.

Potenziamo seriamente i mezzi di trasporti, tutti i mezzi di trasporto; portiamo questi mezzi allo stesso livello in tutte le regioni d'Italia. Solo così porremo seriamente e concretamente le basi dell'invocato sviluppo equilibrato ed equilibratore del nostro paese: il solo sviluppo che risponde anche alle esigenze solidaristiche di tutti gli italiani. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Casalnuovo. Ne ha facoltà.

CASALINUOVO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nonostante il dissenso, radicale ed assoluto, del mio gruppo dall'attuale formazione governativa, ritengo di dover esprimere il senso del mio personale compiacimento nel rivedere l'onorevole Mattarella a quel posto. E ciò per un triplice ordine di ragioni: anzitutto per la sua particolare competenza nel settore; poi per la lunga sua esperienza, nella quale, attraverso anni ed anni di fervida e devota attività, ha dimostrato di ispirare la sua azione alle esigenze più obiettive del paese; infine, perché egli è meridionale, appartiene cioè ad una di quelle zone in rapporto alle quali dovrebbero divenire particolarmente operanti i provvedimenti previsti dall'attuale disegno di legge.

Detto questo, anch'io devo sottolineare (come testé ha fatto l'onorevole Colasanto) l'estrema importanza di questo disegno di legge sul rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato e il carattere estremamente urgente dell'obiettivo che esso vuole raggiungere, in quanto l'attuale schema legislativo inquadra una esigenza generalmente avvertita dal popolo italiano, esigenza la quale non può che tradursi rapidamente in una realtà concreta ed operante. Anzi, se dovessimo pronunciare una chiara parola in proposito, dovremmo dire che siamo già in notevole ritardo sui tempi. Le ragioni addotte nella relazione dell'onorevole Armato, invero, non giustificano a sufficienza codesto ritardo. Il disegno di legge è stato presentato dal Governo al Parlamento soltanto il 14 settembre 1961 e la rapidità con la quale ha avuto inizio l'iter parlamentare dimostra come in effetti la Camera abbia già registrato codesto notevole ritardo ed abbia cercato di riguadagnare il tempo perduto. Già da tanto il Governo avrebbe dovuto provvedere.

Nella relazione leggo un brano che particolarmente richiama la mia attenzione: « Il disegno di legge al nostro esame, concernente il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie dello Stato, va inquadrato nel più vasto impegno assunto dall'attuale Governo, attraverso una serie di idonee iniziative già concertate in appositi provvedimenti e disegni di legge (ordinamento delle ferrovie dello Stato, revisione delle tariffe, sistemazione del bilancio, riduzione delle concessioni gratuite di viaggio) e tutte intese a rendere il settore dei trasporti ferroviari adeguato alle

esigenze di un paese civile e di una politica di sviluppo economico e sociale. Questi provvedimenti, sebbene ispirati ad una impostazione settoriale, secondo le dichiarazioni fatte dall'attuale ministro onorevole Spataro in occasione della discussione dei bilanci alla Camera dei deputati e al Senato, tendono a stabilire un organico programma di interventi, sia sul piano finanziario sia su quello di un riordinamento giuridico ed organizzativo, al fine di assicurare al nostro paese una efficace politica dei trasporti, quale componente di una politica economica che sia il risultato di un impegno coordinato e programmato dei vari dicasteri.

Questo impegno non è rinnegatore del passato, specie se si tien conto che la politica dei primi dieci anni ha ubbidito alla imprescindibile esigenza di eliminare i fattori negativi della guerra e delle conseguenti distruzioni subite dalle attrezzature fisse e mobili.

Era naturale che questo sforzo non consentisse di portare ad integrale soluzione altri problemi, quali: il rinnovamento del materiale rotabile, il potenziamento delle reti ferroviarie in stretta connessione con lo sviluppo sociale ed economico del nostro paese ».

Orbene, onorevoli colleghi, questo brano della relazione che accompagna la presentazione del disegno di legge si presta a delle considerazioni come quelle che ho fatto dianzi circa la tardività del provvedimento. Tutto ciò che attiene all'ordinamento delle ferrovie dello Stato, alla revisione delle tariffe, alla sistemazione del bilancio, alla riduzione delle concessioni gratuite di viaggio, indubbiamente attiene a parti del problema di notevole importanza, ma di carattere accessorio in rapporto all'aspetto fondamentale e preminente che è trattato e disciplinato dall'attuale disegno di legge, che è quindi la base di ogni ulteriore sviluppo e di ogni ulteriore traguardo, base e fondamento che avrebbero dovuto assolutamente avere la preminenza su qualsiasi altro problema e considerazione.

Detto questo, ritengo, prima di esprimere rapidamente il mio parere sul contenuto effettivo e sostanziale del disegno di legge, che non sia possibile procedere alla disamina di esso senza ricordare, con profonda amarezza, come negli ultimi tempi numerosi incidenti abbiano periodicamente funestato i traffici ferroviari, seminando lutti e turbando dolorosamente la serenità del nostro paese.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

Su molti di questi incidenti hanno indubbiamente influito, come causa determinante o concorrente, il superamento degli impianti e l'usura del materiale. Altri incidenti sono stati determinati dalla negligenza o dalla delittuosa imprudenza dei singoli. Tuttavia l'opinione pubblica, per la suggestione che deriva dalla ricorrente frequenza e periodicità dei sinistri, ha ravvisato la causa prima anche di questa seconda categoria di incidenti nella mancanza dei fattori indispensabili atti a garantire la sicurezza del traffico. Così uno stato di allarme, per non dire di panico, si è impossessato del nostro paese.

Il recente disastro del diretto 152, Bari-Milano, deragliato alle ore 1,55 dell'8 marzo corrente alla stazione di Castelbolognese e che ha provocato 13 morti e 120 feriti, pur se determinato da un inconcepibile eccesso di velocità (circa cento chilometri all'ora, mentre ne erano prescritti soltanto trenta), ha riportato paurosamente il problema all'ordine del giorno.

Su un giornale del 18 marzo corrente ho letto, fra l'altro: « Troppi disastri accadono da tempo nella nostra rete ferroviaria. Abbiamo già pubblicato un'interessante intervista del direttore generale delle ferrovie dello Stato, ingegner Severo Rissone, il quale ha affermato: "La mancanza di mezzi adeguati per il rinnovamento degli impianti" (così disse in sostanza l'alto funzionario, rispondendo alle nostre domande) "ha provocato un eccessivo invecchiamento del materiale. Adesso stiamo correndo ai ripari. Evidentemente, però, bisogna far presto».

Il cronista riporta poi l'elenco delle più gravi sciagure verificatesi negli ultimi sei anni sulla nostra rete ferroviaria. Il 7 febbraio 1956, presso Cassano d'Adda, un *omnibus* in sosta è investito da un accelerato: un morto e 42 feriti. Il 6 aprile 1957, il rapido Roma-Lecce piomba su un convoglio presso Egnatia, sul tratto Brindisi-Bari: 70 feriti. Il 18 giugno 1958, il direttissimo Milano-Lecce devia a 13 chilometri da Bari: 35 feriti. Il 1° gennaio 1959, sulla Torino-Bologna, un rapido si scontra con un « merci »: due morti e sette feriti. Il 5 gennaio 1960 il diretto Lecco-Milano devia e precipita in una strada a Monza: 15 morti e 124 feriti...

BOGONI. Questo è un necrologio.

CASALINUOVO. Nella sua qualità di componente della Commissione trasporti, onorevole Bogoni, ella avrebbe dovuto adoperarsi a creare le condizioni indispensabili perché

una situazione del genere potesse essere rimossa, anziché ricorrere a queste battute di dubbio gusto.

BOGONI. Chiedo scusa per l'espressione che mi è sfuggita, ma resto del parere che il problema non si risolva facendo l'elenco delle disgrazie. Del resto noi socialisti abbiamo sempre sostenuto questa esigenza quando forse ella, onorevole Casalnuovo, non la condivideva.

CASALINUOVO. In ogni modo ho voluto fare l'elenco delle disgrazie verificatesi negli ultimi anni per sottolineare l'esigenza inderogabile di varare il provvedimento in esame.

Dopo il disastro di Monza, che ho testé ricordato, altri se ne verificarono. Il 31 gennaio 1961, presso Cassano d'Adda, deviano le ultime vetture del direttissimo Milano-Venezia: 13 morti e numerosi feriti. Il 5 gennaio 1962 la « freccia delle Dolomiti » presso Vidalengo piomba sul direttissimo Venezia-Milano: 4 morti e 40 feriti. E ciò senza parlare dei sinistri che si sono verificati ai passaggi a livello, specialmente per l'esistenza ancora di numerosi passaggi a livello incustoditi in zone di particolare pericolo.

Nel quadro terrificante di tali avvenimenti, che potenzia e sottolinea la necessità e l'urgenza che una legge sia operante in materia, l'attenzione va particolarmente richiamata sulla situazione della rete ferroviaria dell'Italia meridionale e insulare, in rapporto alla quale l'urgenza dei rimedi è assolutamente indifferibile.

Già nella seduta del 17 settembre 1958, intervenendo in sede di bilancio dei trasporti, ho rilevato come ancora i problemi fondamentali in tema di circolazione ferroviaria, dei quali avevamo discusso in questa Camera fino dal 1948, risultassero quasi tutti, a distanza di dieci anni, ancora non affrontati e, di conseguenza, non risolti. Avevo fra l'altro indicato come ancora molte stazioni in Lucania e in Calabria fossero illuminate a petrolio e a gas. Fra le altre avevo indicato la stazione di Montauro, in provincia di Catanzaro. Successivamente, la notte dal 2 al 3 ottobre 1959, in questa stessa stazione, ebbe a verificarsi una collisione fra un treno viaggiatori in transito e un treno merci in sosta. Vi furono tre morti e venti feriti. A seguito dell'incidente, la stazione venne illuminata a giorno con potenti riflettori, che, fra l'altro, hanno finito col turbare per la loro potenza il traffico notturno sulla statale ionica che corre parallela alla linea ferroviaria.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

Non è più concepibile che ogni provvedimento debba essere sollecitato e realizzato a seguito del sacrificio della vita umana e del sangue!

Nella seduta del 26 aprile 1961, ho rivolto al ministro dei trasporti la seguente interrogazione n. 17579, chiedendo risposta scritta: « Per conoscere se (in concorso con l'eventuale errore del personale di stazione), la natura degli impianti ed il loro stato d'uso abbiano contribuito a provocare lo scontro tra il treno R. 53 ed il treno merci indicato dalla stampa come « treno straordinario derivate BBH ovvero KK », verificatosi alle ore 15,55 del 21 aprile 1961 nella stazione di San Pietro a Maida (Catanzaro) nel quale restarono feriti 30 viaggiatori, di cui alcuni assai gravemente. Particolarmente l'interrogante chiede di conoscere se la stazione di San Pietro a Maida sia fornita del circuito di stazionamento; nell'ipotesi negativa l'interrogante chiede, altresì, di conoscere se l'esistenza del circuito avrebbe in ogni caso evitato il grave incidente, nonché le ragioni per le quali non siasi ancora provveduto alla costruzione del circuito stesso. L'interrogante chiede infine di conoscere quali rimedi, nel quadro generale dei continui impressionanti disastri che da qualche tempo turbano paurosamente la circolazione dei treni, il Governo intenda adottare, con l'indispensabile rapidità, perché anche in Calabria il pubblico possa affrontare serenamente viaggi in ferrovia ».

La risposta, a firma autorevole dell'insigne amico onorevole Spataro, fu del seguente tenore:

« Nella stazione di San Pietro a Maida è in esercizio un apparato centrale elettrico in perfetta efficienza. Tale apparato venne costruito nel 1935-36 in occasione della elettrificazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria e, secondo i criteri allora vigenti, non fu dotato di circuiti di binario di stazionamento.

« L'adozione sistematica di tali circuiti è stata attuata negli impianti di apparati centrali elettrici di nuova costruzione a cominciare dal dopoguerra.

« L'estensione di questi circuiti di stazionamento ai vecchi apparati è stata finora realizzata in occasione di modifiche e rinnovamenti degli impianti ed è tenuta presente nel quadro delle numerose e pressanti altre occorrenze della rete, in relazione alle disponibilità finanziarie.

« Per il caso specifico della linea Battipaglia-Reggio Calabria è allo studio l'ado-

zione dei circuiti in questione, oltre che per i tratti nei quali si stanno eseguendo o sono già programmati lavori, anche per le stazioni ancora escluse da tali lavori ».

Questo ribadisce ancora una volta la fondamentale esigenza della realizzazione immediata di quegli accorgimenti e di quei provvedimenti che valgano per lo meno a contenere e ridurre le possibilità di pericoli del genere.

Ma non posso, non tanto perché calabrese, quanto perché italiano, concludere questa così dolorosa rievocazione dei tragici avvenimenti che hanno turbato, nell'ultimo periodo, la vita del nostro paese in rapporto al settore dei trasporti ferroviari (rievocazione che, ripeto, ho ritenuto doveroso porre a base di quell'esigenza di rapidità che propugno), senza ricordare una data terrificante: quella del 23 dicembre 1961, giorno in cui si verificò in Calabria il più grave disastro ferroviario che la cronaca degli ultimi decenni abbia registrato. Mi riferisco alla tragedia di Catanzaro avvenuta sul ponte della Fiumarella, quando un vagone delle ferrovie calabro-lucane precipitò dal ponte, provocando la morte di 71 creature umane.

Si potrà dire che questa non è la sede per disquisizioni sulle ferrovie secondarie; ma poiché le Calabro-lucane sono sovvenzionate per il 90 per cento dallo Stato e poiché — come emerge anche dalla relazione Armato — l'attuale disegno di legge si propone altresì dei miglioramenti per quanto riguarda le ferrovie secondarie, ritengo di essere perfettamente nel tema. Comunque, mi sembra doveroso che la Camera dei deputati, discutendo del potenziamento dell'apparato ferroviario, si soffermi, con ricordo reverente e ancora permeato di cocente dolore, sulla memoria delle 71 vittime, e renda loro il più accorato e doveroso atto di omaggio.

Il lutto dei comuni di Decollatura, Cicala, San Pietro Apostolo, Conflenti, Corlopoli, Cimigliano, non è solo un lutto della Calabria, ma della nazione. È necessario che da qui parta una manifestazione di piena solidarietà nei riguardi delle popolazioni colpite.

Ritengo doveroso leggere, a proposito, un breve tratto del discorso pronunciato, in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario presso la corte di appello di Catanzaro, da un alto magistrato, il procuratore generale eccellenza De Nigris, il quale ebbe a dire: « Quasi all'alba del nuovo anno, una raccapricciante sciagura ha funestato questo capoluogo, facendo piombare nel lutto la città e l'intera regione, destando un senso di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

sgomento e di dolore nel paese, e trasformando in angoscia la serena letizia che pervade gli animi nella ricorrenza della più suggestiva festa della cristianità, recando agli uomini un messaggio di amore e di speranza. Il mattino del 23 dicembre 1961 una vettura delle ferrovie calabro-lucane, che portava in città gruppi festosi di studenti, massaie, operai, contadini, tutti gioiosi nell'atmosfera delle prossime vacanze, staccatasi dal convoglio, per cause tuttora in corso di accertamento istruttorio, precipitava dall'alto del viadotto nel sottostante greto del torrente Fiumarella. Coloro tra i presenti che accorsero sul luogo del disastro non potranno dimenticare lo spettacolo orrendo, i corpi straziati, i gemiti dei morenti nel livido mattino invernale, il triste allinearsi dei miseri resti sulla pietraia percossa dalla pioggia, l'angoscia di non poter strappare alla morte gli infelici serrati ed oppressi tra un groviglio di lamiere e di ferraglie. Una nobile gara di amore e di solidarietà unì tutti i cittadini, le autorità, i sacerdoti, i militari, le forze di polizia per dare soccorso ed ausilio ai feriti, conforto ai congiunti ».

Onorevoli colleghi, come ha agito il Governo in quella occasione? Come era ovvio, abbiamo presentato subito interpellanze, interrogazioni, richieste e proposte di inchiesta parlamentare. Proprio oggi sono tre mesi da tanta sciagura: non abbiamo ancora avuto alcuna risposta. Anzi, in questa Camera, non si è ancora pronunciata una parola a ricordo del tragico terrificante avvenimento. Nulla concederò alla demagogia ricordando che in altri tempi il Parlamento (eravamo in vacanza, il 23 dicembre, per il periodo natalizio) sarebbe stato convocato straordinariamente, per i soccorsi alle vittime e per stabilire, con l'urgenza del caso, i rimedi necessari ed indispensabili. Fu sollecito l'onorevole sottosegretario del tempo onorevole Volpe a raggiungere Catanzaro: e giunse mentre in chiesa si rendevano gli onori funebri alle vittime e assistette allo spettacolo desolante delle settantuno bare allineate nel tempio, accanto alle quali c'erano i congiunti in disperazione. Venne per eseguire un'inchiesta, indubbiamente l'esegui, accompagnato da elementi tecnici del dicastero. Ma di questa inchiesta il Parlamento, a tre mesi di distanza, non ha ancora oggi conosciuto una sola parola. Successivamente, si compiacque di venire tra di noi l'onorevole ministro Spataro. Ebbe luogo una riunione in prefettura — debbo dire — piuttosto accademica e sterile, alla

quale seguì altra riunione, forse più costruttiva: quella dei sindaci di tutte le zone della Lucania e della Calabria, interessati alla circolazione delle ferrovie calabro-lucane: ma, cosa sorprendente, i parlamentari furono esclusi dalla partecipazione ad essa. Sono cose tristi, ma purtroppo dolorosamente vere e reali, le quali appartengono ad un passato troppo recente perché, parlandosi oggi per la prima volta di ferrovie in quest'aula, sia possibile sorvolare su di esse col velo dell'oblio e del silenzio.

Non potevo non porre alla base del mio intervento il richiamo a questa dolorosa situazione, la quale consiglia la più sollecita realizzazione di tutte le provvidenze idonee a sanare questa cocente piaga del nostro paese e a rendere serena e tranquilla la circolazione sulle nostre ferrovie: urgono le provvidenze ed i rimedi!

Ed ecco — e mi avvicino al disegno di legge — che sorge un delicato e grave problema di coscienza per i parlamentari. L'esigenza è urgente: ma il disegno di legge, così come ci viene presentato, è tale da determinare profonde perplessità e preoccupazioni che non ci consentono di esprimere su di esso un positivo parere. Il tentativo di conciliare queste due esigenze, l'esigenza cioè della rapidità e dell'urgenza e l'esigenza, inerente all'essenza del nostro mandato parlamentare, di legislatori e di controllori, rappresenta la virtù odierna che dovrà dimostrare questa eletta Camera.

Ci troviamo di fronte ad uno schema lineare, ad una relazione indubbiamente pregevole, ma rapida e laconica. Abbiamo diritto, onorevole ministro dei trasporti, di ascoltare dalla sua parola informazioni precise, ragguagli esatti che valgano a tranquillizzarci prima del voto, che valgano da orientamento a quella che sarà la nostra determinazione.

Non ci troviamo di fronte alla proposta di autorizzazione della spesa di un milione e nemmeno di un miliardo. Si parla, nello schema, dell'autorizzazione, per oggi, della spesa di 800 miliardi di lire, che costituiscono una parte della somma che si richiede, la quale ammonta, complessivamente, a 1.500 miliardi. Di conseguenza, una volta autorizzata la spesa dei primi 800 miliardi, dovrà seguire necessariamente — perché le cose non possono restare a metà — l'autorizzazione alla spesa degli altri 700 miliardi. Praticamente, quindi, impegnamo in questo momento il paese ad un onere di 1.500 miliardi di lire. Dobbiamo farlo, perché l'esi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

genza è grave; la necessità è urgente, ma abbiamo bisogno di vedere chiaro, abbiamo bisogno di precisi ragguagli e di informazioni obiettive che non si ricavano dal testo del disegno di legge.

Già la Commissione ha ritenuto opportuno introdurre una modifica allo schema legislativo, precisamente all'articolo 1, che originariamente, nel testo governativo, era del seguente tenore: « È approvato un piano decennale di opere e forniture per la spesa complessiva di 800 miliardi di lire, per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio, delle linee e degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato ». La Commissione ha invece così modificato il testo dell'articolo: « È autorizzata la spesa di lire 800 miliardi per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio, delle linee e degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato ».

Orbene, penso che, per poter valutare l'opportunità di approvare il disegno di legge, il Parlamento dovrebbe conoscere il piano in tutto il suo contesto, nelle impostazioni generali e nel dettaglio, altrimenti non ha quegli elementi di valutazione, di discernimento, di orientamento e di giudizio che sono indispensabili in rapporto alla grave responsabilità che sta per assumere in questo momento di fronte all'Italia.

Rilevo dalla relazione come una commissione di tre esperti si sia pronunciata in materia. « La commissione dei tre esperti — informa la relazione — composta dall'ingegnere Longo e dai professori Saraceno ed Onida, con il concorso della pregevole collaborazione fornita dalla direzione generale delle ferrovie, sulla base di due rapporti conclusivi presentati in data 14 gennaio 1961 l'uno e 11 febbraio 1961 l'altro, ha offerto un notevole contributo in ordine all'impegno di agire secondo una programmazione il più possibile coordinata negli strumenti, definita nei mezzi e nei tempi, adeguata all'obiettivo di un riassetto ben definito di tutto il sistema dei trasporti. La commissione, nell'affrontare il problema del riclassamento e del potenziamento delle ferrovie italiane, giustamente ha ritenuto il piano decennale approntato dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato come un diretto sviluppo del primo piano quinquennale, considerato « come avvio al rinnovamento degli impianti e dei rotabili venutosi a maturare nel corso di decenni, piuttosto

che come opera di vero e proprio potenziamento ed adeguamento strutturale della rete alle esigenze di un moderno ed efficiente sistema di trasporti ».

Va bene. Ma codesti rapporti conclusivi del 14 gennaio 1961 e dell'11 febbraio 1961 dovrebbero essere conosciuti dalla Camera. L'Assemblea dovrebbe conoscere, per poterne saggiare e controllare la rispondenza all'esigenza di un immediato voto favorevole del disegno di legge, il contenuto della relazione dei tre esperti. Così come la Camera dovrebbe avere ragguagli precisi circa i rapporti e i collegamenti fra l'attuale cosiddetto piano decennale, che l'Assemblea non conosce, e il piano quinquennale tuttora in corso di applicazione. Indubbiamente, il piano decennale è il corollario, lo sviluppo logico ed economico, oltre che giuridico, del piano quinquennale. E non possiamo soltanto agire in base ad una illazione. Abbiamo bisogno di ragguagli esatti, di ragguagli precisi, di elementi di valutazione perché il voto di ciascuno di noi confluisce a determinare l'impegno di erogare 1.500 miliardi di lire per una esigenza giusta, la quale però deve essere controllata e rigorosamente seguita nella disciplina, nella evoluzione, nella realizzazione e nell'applicazione da parte del Parlamento.

È sorprendente che la Commissione, e più che la Commissione, l'onorevole Arnato, egregio relatore del disegno di legge, condivida pienamente queste mie preoccupazioni, perché, ancora una volta, nella relazione leggo: « Va sottolineato il carattere finanziario del provvedimento che si limita a dare al Governo un'autorizzazione di spesa » (« si limita a dare al Governo »: molte volte le parole che si usano in un certo significato si prestano poi dall'altro lato ad ironica interpretazione) « per l'importo di 800 miliardi, senza riferimento all'approvazione di un piano decennale di opere, piano che, nell'ambito dello stanziamento autorizzato, come appena definito, nelle articolazioni tecniche e finanziarie, è opportuno che venga presentato al Parlamento, in occasione della prossima discussione del bilancio dei trasporti ».

« È vivamente auspicabile — prosegue l'onorevole Arnato — che detto piano possa essere definito al più presto in modo da offrire le più formali garanzie a chi giustamente si preoccupa che esso si sottragga ad ogni sollecitazione particolare che, sia pur legittima, fatalmente contribuisca a pregiudicare l'organicità e l'armonia dell'investimento. L'analisi accurata dei bisogni e delle necessità

dovrà garantire l'impegno di un investimento che, anche sul piano territoriale, dia priorità a quelle regioni e a quei settori che maggiormente avvertono le strozzature dall'attuale situazione ferroviaria».

In sostanza, signori, il Parlamento ha il diritto e principalmente il dovere di conoscere con precisione e con chiarezza ciò che si vuole. Ciò è d'altronde affermato anche nella relazione dell'onorevole Armato, la quale sembra una relazione di minoranza poiché, per dirla in termini giuridici, pecca di quel vizio di nullità definito come contraddittorietà di motivazione, giacché da una motivazione in senso contrario perviene ad un giudizio in senso favorevole.

È detto infatti nella relazione Armato: «È auspicabile che le determinazioni da adottare non si dimostrino pregiudizievoli rispetto all'impegno di dare coordinazione unitaria ad una attività che deve assumere il grande ruolo di garantire un sistema di comunicazioni efficiente e moderno. Il sapere con precisione e con chiarezza ciò che si vuole, evitando o superando il crearsi di situazioni di grande incertezza, concorrerà positivamente a garantire un piano di opere in cui la destinazione degli investimenti, per settore e territorio, si dimostrerà altamente produttiva e aderente ad una linea che sia espressione chiara di una politica dei trasporti».

Viceversa, noi sappiamo soltanto che si vuole impiegare una somma di 1.500 miliardi, con l'anticipazione di 800 miliardi di lire. È evidente quindi che abbiamo il diritto di sapere non soltanto il perché ciò si voglia, e questo noi sappiamo, cioè il raggiungimento tempestivo dell'ammodernamento della rete ferroviaria; ma come lo si voglia, con quali mezzi cioè lo si intenda realizzare. Noi abbiamo il diritto di pretendere che dalle nebbie della genericità si giunga ad una obiettiva e doverosa informazione del Parlamento.

Questo, a mio sommo giudizio, è l'aspetto più grave e fondamentale che può essere formulato in relazione all'attuale disegno di legge. Vi sono, poi, appunti di carattere accessorio, ma gravi anch'essi. Poc'anzi l'onorevole De Pasquale, comunista, ha proposto una sospensiva. Noi non abbiamo preso posizione, perché, nel conflitto tra le due esigenze, indubbiamente quella della rapidità e dell'immediata risoluzione del problema, data la sua gravità, è quella preminente; ma dobbiamo avvertire che, così come riconosceva poc'anzi anche l'onorevole Colasanto, molte cose serie e preoccupanti, se

pure di carattere accessorio, al di là da quel fondamentale appunto, sono state osservate.

Altro problema. Si afferma ancora nella relazione che «altro problema che è stato al centro delle discussioni è quello dell'organo che ha la responsabilità di approvare il piano degli investimenti, soprattutto in relazione al disegno di legge, già presentato alla Camera, che stabilisce il nuovo ordinamento dell'azienda ferroviaria e con lo stesso i nuovi compiti del consiglio di amministrazione. Senza volere e potere anticipare le conclusioni del dibattito parlamentare attorno ad un problema che, per iniziativa del Governo, tende a dare una configurazione nuova al Ministero dei trasporti, in modo da consentire allo stesso il disimpegno del delicato e gravoso compito della dirigenza e della coordinazione di una unitaria politica dei trasporti in Italia, ci sembra importante rilevare, per la connessione che la questione presenta con il provvedimento al nostro esame, che, con ogni probabilità» — notino gli onorevoli colleghi queste parole: con ogni probabilità — «sarà il consiglio di amministrazione a determinare la politica degli investimenti, oltre che quella dei servizi».

Ma ciò è molto grave. Noi mettiamo in circolazione 1.500 miliardi di lire senza sapere da quale organo saranno amministrati, o designando quest'organo in linea di mera probabilità.

ARMATO, *Relatore*. Quest'organo è il Ministero dei trasporti.

CASALINUOVO. Questa interruzione, onorevole Armato, avvalorata l'essenza del mio discorso, il quale è tale da negare a questo disegno di legge la validità funzionale della strumentazione e della regolamentazione che ogni disegno di legge deve avere, per assumere una veste e una qualifica diversa che è quella della delega al Governo. Noi stiamo approvando una delega al Governo per l'impiego indiscriminato di 800 miliardi di lire, alla quale ne seguirà una seconda per l'impiego indiscriminato di altri 700 miliardi di lire. Noi votiamo in questo momento una cambiale in bianco, una delega senza alcun criterio che possa comunque importare elementi direttivi: una delega per l'impiego di 1.500 miliardi di lire.

DEGLI ESPOSTI. Ma il suo gruppo se ne accorge soltanto adesso? Perché in Commissione voi monarchici non avete sollevato queste obiezioni?

CASALINUOVO. Io non faccio parte della Commissione trasporti.

DEGLI ESPOSTI. Ma il suo gruppo è rappresentato in quella Commissione.

CASALINUOVO. Io sto manifestando la mia opinione personale, che riflette indubbiamente l'opinione del mio gruppo nell'attuale momento. Se facessimo la storia dell'iter parlamentare di ogni disegno di legge, credo che nessuno risulterebbe immune da peccati.

DEGLI ESPOSTI. Io rilevo solo il cambiamento della vostra posizione da ieri ad oggi.

CASALINUOVO. Non vi è stato alcun cambiamento, perché, se ella avesse avuto la bontà di ascoltarmi, si sarebbe accorto che io ho preannunciato che per orientare il nostro voto attendiamo di avere ragguagli dall'onorevole ministro. Tuttavia, ciò non toglie che al ministro debba essere rivolta la esplicita e specifica richiesta di questi ragguagli, perché noi non possiamo firmare in bianco un'autorizzazione per la spesa di 1.500 miliardi. Ritengo quindi di non fare in questo momento, né personalmente né a nome del mio gruppo, opera di opposizione sabotatrice, ma di fare opera saggiamente costruttiva e responsabile, perché non ho ancora preannunciato e non preannuncio in questo momento alcun voto. Se il dibattito in aula vale per chiarire delle idee e non deve soltanto tradursi in sterile accademia o in vuota demagogia, indubbiamente noi abbiamo diritto di porre quesiti specifici al rappresentante del dicastero interessato perché nel suo discorso dia quei ragguagli che ci servano da orientamento. Del resto, l'interruzione così aderente alla realtà della situazione, fatta poc'anzi dal relatore onorevole Armato, suffraga e convalida la mia tesi. Qui non c'è un disegno di legge che voglia raggiungere, con la consapevolezza del Parlamento, miglioramenti nelle strutture di un organismo. Qui c'è una delega indiscriminata. Invece, sarebbe stata buona regola che, contestualmente all'attuale disegno di legge, fosse stato presentato all'esame del Parlamento il piano decennale, in modo che il Parlamento avesse potuto averne cognizione.

Ciò si potrebbe ancora operare o con un emendamento alla legge, che ne bloccasse la funzionalità fino all'approvazione del piano, o, almeno, con un ordine del giorno che impegnasse decisamente ed energicamente il Governo a dar conto del piano prima di iniziare l'applicazione della legge. Ma è indispensabile che qui si veda chiaro, perché diversamente noi non eserciteremmo responsabilmente l'essenza del nostro mandato. Ba-

sterebbe dare in genere una delega al Governo per qualsiasi provvedimento e tutto finirebbe lì.

REALE GIUSEPPE. La Camera dovrebbe entrare nel merito di questo prospetto che ella chiede, o soltanto prenderne conoscenza?

CASALINUOVO. Avrebbe il diritto di giudicare del merito.

REALE GIUSEPPE. E allora la Camera, organo legislativo, si sostituirebbe all'esecutivo.

CASALINUOVO. No! La Camera dovrebbe dare direttive di massima, come avviene d'altra parte per tutte le leggi. Le leggi non disciplinano il caso di specie, ma contengono delle direttive, così come avviene in rapporto alla discussione dei bilanci.

L'obiettivo, ripeto, si potrebbe raggiungere o attraverso un emendamento, che sospendesse la funzionalità della legge fino alla presentazione del piano, o, perlomeno, con un vigoroso ordine del giorno, che impegnasse il Governo, prima di far uso della delega, a portare a conoscenza del Parlamento il piano, in modo che il Parlamento possa sapere come sarà usata codesta somma e possa fare tutte le sue osservazioni in materia.

ARMATO, *Relatore*. Sarebbe un ordine del giorno sospensivo della legge.

CASALINUOVO. No! La legge verrebbe approvata, ma ne resterebbe sospesa l'efficacia. Un ordine del giorno sospensivo era stato proposto dall'onorevole De Pasquale.

In sostanza, onorevole Armato, non vi sarebbe alcuna sospensiva. Del resto, anche votando la legge, se il Governo non ha pronto il piano, non può iniziare l'applicazione della legge stessa in esecuzione della delega. Pronto il piano, questo verrebbe proposto alla valutazione del Parlamento e non si perderebbe tempo.

Questo è l'unico modo di conciliare le due prospettate esigenze, che sono ugualmente urgenti e gravi e che impegnano profondamente la nostra coscienza.

Comunque, vorrei rivolgere al ministro una particolare raccomandazione, che incide sulla esecuzione e che può essere articolata in tre istanze diverse, ma fra di essere legate da un unico comune denominatore.

La prima istanza è che si impartiscano disposizioni precise e si esegua un rigoroso controllo circa l'assegnazione dei lavori a coloro che saranno chiamati alla loro realizzazione, particolarmente nel Mezzogiorno, per il quale la legge prevede l'erogazione di parte notevole del capitale impegnato. Si

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

parla infatti di 320 miliardi. L'onorevole Reale sa quante critiche si fanno sullo sperpero del pubblico denaro nel Mezzogiorno. Realizzazioni ne sono state fatte e se ne faranno ancora, ma è indubbio che il settore debba essere seguito, regolato e controllato con il particolare rigore che la situazione impone.

La seconda istanza riguarda la rapidità dell'esecuzione. Ci troviamo di fronte ad un piano decennale, ma bisogna correre. Io comprendo come spesso vi siano, oltre che dei tempi politici ed economici, anche dei tempi tecnici da rispettare. Ma il Governo, nell'applicazione della legge, deve trovare il modo di conciliare tutte queste esigenze.

Si parlava dianzi del raddoppio del binario sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria. Che si finisca una buona volta! Abbiamo cominciato da anni e procediamo con lentezza esasperante. Si è propugnata l'esigenza che il raddoppio segua oltre lo stretto anche la linea Messina-Siracusa e la linea Messina-Palermo. Si è insistito sull'esigenza dello ammodernamento della linea ionica. Che si faccia tutto questo, ma che si faccia rapidamente, in modo che si possa al più presto raggiungere l'obiettivo desiderato.

La terza istanza è che i lavori si eseguano con la precisione tecnica e con quel senso di responsabilità che ancora una volta la situazione impone. In un recente passato ci siamo trovati di fronte ad eclatanti episodi di lavori pubblici eseguiti senza scrupolo e senso di responsabilità, e senza adeguata ed indispensabile precisione tecnica, ciò che ha reso necessario procedere subito al rinnovo dei lavori.

Ella saprà, onorevole Reale, che la famosa « strada dei due mari » è nuovamente chiusa al traffico perché la galleria realizzata al fine di migliorare il tracciato della rotabile è completamente bloccata da continue e ricorrenti frane, non impedito sul nascere con gli indispensabili accorgimenti suggeriti dalla tecnica; e ciò è accaduto nonostante il notevole impiego di capitali.

A questo proposito devo dar notizia alla Camera di un'altra risposta ad una mia interrogazione in materia di trasporti; ciò anche per rispondere agli appunti di quei colleghi che ci hanno accusato di scarsa sensibilità per problemi che, viceversa, noi seguiamo con la massima attenzione da quindici anni e per la cui soluzione ci siamo sempre battuti.

In occasione di un deragliamento verificatosi nei pressi di Catanzaro il 2 maggio

del 1961 avevo rivolto un'interrogazione con richiesta di risposta scritta al ministro dei trasporti, « per conoscere le cause che avevano determinato il deragliamento della locomotiva di coda del treno merci 7331 Sant'Eufemia Lamezia-Catanzaro Lido, avvenuto alle ore 5,40 del 2 maggio 1961 all'ingresso dello scalo di Catanzaro Lido (nel tratto compreso fra il semaforo ed il binario di ricevimento) ». In particolare chiedevo di conoscere « se, ed in che misura, a tale deragliamento avessero contribuito lo stato di uso della locomotiva e degli impianti, nonché le ragioni per le quali, pur essendosi verificato l'incidente all'ingresso di un importante scalo, il traffico sia rimasto interrotto per circa cinque ore, rendendo necessari il « trashordo » dei viaggiatori di quattro treni e la soppressione di un quinto convoglio ».

Infine chiedevo, ancora una volta, « di conoscere fino a qual punto i continui incidenti che si stanno verificando lungo la rete ferroviaria in Calabria avessero richiamato l'attenzione del competente Ministero e quali provvedimenti il Governo intenda adottare per garantire, con la sicurezza del viaggio, l'incolumità del personale e del pubblico ».

Ed ecco la risposta del ministro Spataro: « L'incidente verificatosi il 2 maggio ultimo scorso sulla linea Sant'Eufemia Lamezia-Catanzaro Lido non è da mettere in relazione con lo stato d'uso della locomotiva e degli impianti, ma con l'esistenza di un cantiere di lavoro di rinnovamento del binario per il potenziamento della linea suddetta, con l'impiego di rotaie pesanti in sostituzione di quelle leggere in opera. In corrispondenza del tratto sottoposto a lavorazione, in considerazione delle temporanee menomazioni delle condizioni dell'armamento durante i lavori, era in atto, come di regola, un congruo rallentamento a tutti i treni; l'inconveniente non si sarebbe verificato senza specifiche negligenze da parte dell'impresa appaltatrice dei lavori e del personale preposto, a carico dei quali sono stati applicati severi provvedimenti disciplinari. L'esistenza del rallentamento ha, comunque, consentito di evitare che l'incidente potesse assumere carattere di gravità nei riguardi della sicurezza della circolazione dei treni. Per quanto riguarda la durata dell'interruzione del traffico, devo precisare che ciò è dovuto al tempo occorrente per rimettere sul binario la locomotiva sviata, nonché per provvedere alla riparazione del binario per una lunghezza di circa sessanta metri ».

Da questa risposta si desume che durante l'esecuzione dei lavori si sono verificati gravi inconvenienti per l'incapacità tecnica delle imprese appaltatrici. Ora è da temere che analoghi inconvenienti possano verificarsi anche in futuro. Sentiamo pertanto il dovere di rivolgere al ministro dei trasporti una calda raccomandazione affinché il Governo, attraverso i suoi organi periferici e tecnici, vigili perché le opere previste siano attuate con la più rigorosa solerzia.

Concludo, onorevoli colleghi, associandomi all'augurio levatosi da altri settori della Camera affinché possa essere al più presto realizzato quell'ammodernamento e quel potenziamento della rete ferroviaria che sono nei nostri fervidi voti e nella nostra speranza. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Delfino. Ne ha facoltà.

DELFINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, una delle caratteristiche peculiari vantate dal nuovo Governo è quella della programmazione globale. A pochissimi giorni dal voto di fiducia della Camera noi vediamo smentita questa caratteristica. La discussione del disegno di legge riguardante l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato con un piano decennale di 1.500 miliardi è cosa troppo importante per ammettere una distrazione del Governo e del solerte ministro del bilancio. Non ci sembra pertanto che cominci bene questa programmazione globale se proprio all'inizio si impegnano 1.500 miliardi settorialmente, senza il preventivo coordinamento con una programmazione di tipo globale.

Né vale l'obiezione che questa legge, in definitiva, era stata presentata sotto il precedente Governo Fanfani e che non è mutata la persona del Presidente del Consiglio. In questo caso sarebbero valide le affermazioni che noi abbiamo fatto in sede di dibattito sulla fiducia, che cioè non era necessario un Governo aperto a sinistra per fare delle programmazioni e dei piani, dato che i precedenti governi chiusi a sinistra di piani ne hanno fatti a decine, compreso quello quinquennale sulle ferrovie dello Stato che, guarda caso, fu approvato sotto il Governo Zoli, Governo costituitosi con la maggioranza determinante oei voti del Movimento sociale italiano.

Si dirà che la differenza fra questo e gli altri governi è che questi ultimi si limitavano a fare dei piani e il primo, invece, fa una pianificazione globale. Però, la discussione di questo piano di ammodernamento delle ferrovie totalmente al di fuori della programma-

zione globale, dà una smentita a questa caratteristica pretesa dal nuovo Governo.

Non sappiamo come l'onorevole La Malfa annunciato come il nuovo mago di questa pianificazione, non si sia accorto di questi 1.500 miliardi che restano al di fuori della sua programmazione globale. Possiamo pensare che l'onorevole La Malfa sia molto occupato dai nuovi impegni relativi al riassetto del suo Ministero. Però, se non erriamo, vi sono anche due sottosegretari al bilancio. E per la verità ci sono subito sembrati troppi. Mi rendo conto che nemmeno essi si sono accorti che il primo atto che questo Governo chiede al Parlamento è l'approvazione di 1.500 miliardi al di fuori della vantata politica globale di bilancio.

Che cosa stanno a fare, dunque, questi sottosegretari? Possiamo anche dare una risposta: un sottosegretario socialdemocratico ed uno democratico cristiano impegnato a sinistra come l'onorevole Penazzato stanno accanto ad un ministro repubblicano per rappresentare proprio i tre partiti che costituiscono questa maggioranza in un ministero che è annoverato fra quelli « chiave »; però con questa loro prima distrazione essi dimostrano che tutta la programmazione globale potrebbe essere valutata in maniera molto divertente se, purtroppo, non si presentasse con aspetti e conseguenze molto drammatici per l'economia nazionale.

Un'altra osservazione preliminare. Questa legge che finanzia per 800 miliardi un piano decennale di 1.500 miliardi ha un legame molto stretto con la precedente legge di finanziamento del piano quinquennale, la legge n. 289 del 1958 e la legge n. 1715 del 1959, che finanziano per 175 miliardi ciascuna il piano quinquennale che è ancora in corso.

Non ci sembra perciò inutile ricordare quello che fu detto da parte di responsabili nel momento in cui venne approvata quella legge. L'onorevole Jervolino, allora presidente della Commissione trasporti, affermò: « La scelta dei provvedimenti inclusi nel piano quinquennale in esame, che non deve considerarsi il programma definitivo e completo, è stata fatta con carattere produttivistico e ci permette di ritenere, con sufficiente fiducia, che gli investimenti stessi, nel giro di cinque anni, faranno raggiungere l'equilibrio del bilancio; il che sarà possibile se sarà consentito qualche moderato aumento delle tariffe ».

Da allora sono passati alcuni anni: l'aumento delle tariffe, non proprio modesto, vi è stato, ma non ci sembra che sia stato raggiunto l'equilibrio del bilancio.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

Successivamente, il 12 dicembre 1959, nel corso dell'approvazione della seconda legge di finanziamento del piano quinquennale, il ministro dei trasporti onorevole Angelini affermava che con quel piano « si tendeva al potenziamento delle ferrovie dello Stato, che rappresentano la più grande e bella azienda italiana e che suscita l'ammirazione estera per la serietà con cui l'azienda viene gestita dai nostri funzionari ». E continuava: « Considerando l'opportunità di dare un maggiore respiro all'amministrazione ferroviaria per completare tutta la parte che si riferisce al potenziamento relativo all'esercizio e in piccola parte agli impianti stabili, debbo qui fare una precisazione. Non so se avrò la possibilità di essere al mio posto quando ciò avverrà, ma quello che è certo è che non presenterò più un altro disegno di legge che comporti nuovi oneri all'amministrazione ferroviaria dal punto di vista del prestito. Operazioni di prestiti non ne faremo più. È vero, è assolutamente necessario realizzare un altro grandioso piano, ma esso sarà portato all'esame del Parlamento perché dia suggerimenti circa la sistemazione definitiva degli impianti ferroviari in tutta l'Italia, sia riguardo alle esigenze del traffico delle singole regioni, sia di transito, sia di confine. Si tratta di un grande complesso di lavori la cui spesa ammonterà, *grosso modo*, sui 500 miliardi di lire che noi chiederemo direttamente al tesoro, senza ricorrere ai prestiti che, per la verità, si sono rilevati onerosi.

Non è infatti possibile continuare a fare prestiti per questo tipo di impianti che non hanno immediate possibilità di reddito. Il nostro bilancio non lo sopporta. Se il Tesoro sopporta le spese per le autostrade e per altre opere pubbliche, non vi è motivo alcuno che, esaminato il carattere delle opere da realizzare, non si debba usare all'amministrazione delle ferrovie dello Stato lo stesso trattamento che si usa per le altre amministrazioni statali. Il piano prevede una spesa che si aggira sui 40-50 miliardi all'anno per 10 anni, con il che la sistemazione generale degli impianti ferroviari in Italia risponderà alle esigenze del nostro paese ».

Questo diceva due anni fa il ministro dei trasporti. Ora, invece, ci troviamo di fronte ad una legge che prevede non 500 miliardi, ma 1.500, e non sappiamo neppure se basteranno, quantunque la primitiva cifra sia stata moltiplicata per tre.

Inoltre, era stato preannunciato in quella circostanza che questo disegno di legge sa-

rebbe stato presentato al Parlamento con tutti i particolari, cioè addirittura con i piani regionali, affinché ognuno di noi ne potesse prendere visione, ne potesse discutere con cognizione di causa.

Nel corso di quella seduta della Commissione trasporti, io presentai un ordine del giorno per la sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, e pertanto ricordo bene questo argomento. In quell'occasione il ministro dei trasporti disse che l'azienda ferroviaria non avrebbe più fatto ricorso a mutui: invece, con la legge in esame l'amministrazione ferroviaria viene autorizzata a contrarre mutui. Ci venne detto che l'azienda ferroviaria non avrebbe più sopportato il peso di un mutuo e che avrebbe sollecitato al Tesoro l'erogazione dei fondi occorrenti; invece, oggi autorizzate un'operazione di mutuo per 1.500 miliardi. Queste sono veramente cose che sconvolgono tutto quello che si era detto; a parte l'ottimismo che si è poi rivelato, purtroppo, infondato e che è stato contraddetto da quella catena di disastri ferroviari che non accenna a spezzarsi (si spezzano invece i treni: il convoglio Roma-Palermo alcuni giorni fa si è spezzato in due).

E noi, nonostante queste contraddizioni, nonostante tutto ciò che è successo in questi due anni, dovremmo oggi approvare la legge (come se la situazione fosse migliorata) senza preoccuparci di come saranno spese le somme stanziare e senza avere assicurazioni in merito? Noi crediamo che non sia facile pretendere una disinvolta approvazione di questo disegno di legge.

Si prevedeva un equilibrio del bilancio ed è aumentato invece lo squilibrio; si prevedeva un sostanziale potenziamento delle ferrovie e invece si sono potenziati gli incidenti; si calcolava in circa 500 miliardi lo stanziamento per il piano decennale ed ora se ne chiedono 1.500: il Parlamento non deve rendersi conto del perché, non deve sapere chi ha sbagliato e perché ha potuto sbagliare nella valutazione e nel calcolo, che cosa non ha funzionato e che cosa non funziona. Il Governo aveva il dovere di dirlo al Parlamento, specialmente dopo che aveva fatto svolgere una sua indagine attraverso una apposita commissione di esperti, non presentarsi con un piano che chiede soldi e fiducia. Fiducia in chi, in che cosa? Fiducia nell'amministrazione delle ferrovie così com'è, come funziona, o, se volete, come è costretta a funzionare?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

Ho qui il parere di un tecnico molto qualificato:

« L'azienda ferroviaria non è gestita con criteri industriali. Essa è un'amministrazione dello Stato alla quale è affidato il compito di eseguire i trasporti viaggiatori e merci con l'obbligo della loro esecuzione, a richiesta di chiunque ed ai prezzi che vengono fissati per legge. L'azienda ferroviaria produce a costi crescenti ed a reddito decrescente. Questo è un assurdo economico. Per ragioni di ordine sociale, politico, ecc., lo Stato concede riduzioni e gratuità di tariffe che l'amministrazione non può discutere. L'amministrazione ha quindi le mani legate, per cui le risultanze economiche dell'esercizio della rete nazionale sono quelle che sono. È appena il caso di ripetere che il livello delle tariffe ferroviarie italiane è il più basso tra quelli in vigore nelle più importanti reti ferroviarie europee ed extraeuropee. Si tratta cioè dell'amministrazione di una azienda di proprietà dello Stato, fatta in suo nome e per suo conto secondo criteri e direttive da esso voluti, e non di una gestione a carattere industriale, come molti erroneamente ritengono. In questa situazione, come si possono destinare alla manutenzione dell'armamento, dei rotabili e degli altri numerosi impianti dalla cui efficienza dipende la sicurezza della circolazione dei convogli, i fondi strettamente necessari se solo gli oneri per il personale incidono sull'intera spesa nella misura che va dal 75 all'80 per cento?

« In secondo luogo, va osservato che il numero dei viaggiatori i quali affluiscono alla ferrovia è enorme. Si aggira intorno a 400 milioni di unità all'anno. Questi viaggiatori hanno diritto al loro posto in treno e di viaggiare con comodità e sicurezza, pagando quello che lo Stato richiede. Nella ricorrenza delle festività di Natale, Pasqua, ecc., occorre approntare qualche centinaio di treni straordinari e rinforzare la dotazione di quelli ordinari. Sicché, per esigenze straordinarie, indipendentemente dalla dotazione del parco per i bisogni ordinari, da elevarsi a 10 mila unità, occorrerebbe costituire una scorta di almeno 1.500 vetture. In mancanza di scorte adeguate, e nella impossibilità di sottrarre alla circolazione i veicoli per sottoporli ad una accurata revisione e manutenzione, l'amministrazione è costretta a mantenere in esercizio continuativo lo stesso materiale rotabile, reimpiegandolo senza osservare i turni prescritti e sottoponendolo a percorrenze giornaliere talvolta superiori a quelle ritenute insuperabili.

« In terzo luogo, occorre sottolineare che il personale costituisce uno dei fattori più importanti per la sicurezza dell'esercizio. La sua preparazione tecnico-professionale, la sua disciplina, il suo attaccamento al dovere, il senso di responsabilità che lo deve animare, nello svolgimento delle mansioni che gli sono affidate, possono indubbiamente eliminare le cause degli incidenti. Ma il personale non è mai tranquillo. Aspira ad un trattamento economico di servizio attivo e di pensione sempre più elevato. Le agitazioni e le astensioni dal lavoro sono all'ordine del giorno. Le organizzazioni sindacali (se ne contano una dozzina) sono in continua attività. Le commissioni interne sono diffusissime ed intervengono in ogni questione. I funzionari sono continuamente distolti dai loro compiti tecnici di istituto e non trovano probabilmente il tempo necessario per controllare, prevenire ed accertare lo stato di conservazione delle infrastrutture e del materiale rotabile. Il nuovo stato giuridico del personale ha sconvolto l'ordinato svolgimento delle carriere, ha burocratizzato pesantemente l'amministrazione e non ha accontentato nessuno, o, quanto meno, ha accontentato ben pochi. Il personale direttivo ed esecutivo va tranquillizzato e messo in condizioni di operare con morale elevato.

« Infine, va rilevato che i criteri seguiti nell'organizzazione dei trasporti sono discutibili. Correre in modo eccessivo dietro il mito della velocità quando non si dispone di impianti adatti e di mezzi di traino idonei, quando per lavori in corso si debbono affrontare perdite di tempo per rallentamenti, quando la presenza di masse di viaggiatori impone soste non previste, può costituire causa di errori che vanno evitati ».

Questo è il parere dell'ingegnere Di Raimondo, che fu direttore generale dell'azienda ferroviaria dal 1944 al 1956.

Altri dati si traggono dalla relazione al bilancio dello scorso anno. Su 328 miliardi di introiti abbiamo 290 miliardi di spesa per il personale. Il Tesoro è intervenuto negli ultimi 5-6 anni con ben 538 miliardi; la produttività è aumentata del 2,2 per cento, mentre la spesa per il personale di esercizio è aumentata del 4,8 per cento, cioè di oltre il doppio. Per queste enormi spese di personale l'azienda ha ridotto al minimo e al di sotto dell'indispensabile le spese per la manutenzione del materiale fisso e mobile, cosicché tale materiale, invecchiato, non resiste più talvolta all'esercizio, e ciò è naturalmente causa di continui incidenti e purtroppo anche di disastri che causano la morte di numerose per-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

sone, incidenti e disastri che non è serio cercare di minimizzare affermando che sono ben più spettacolari incidenti di altra natura. L'onorevole Casalnuovo ha ricordato le vittime di Catanzaro: permettetemi di ricordare gli emigranti abruzzesi morti a Castelbolognese.

Lo stesso Governo, infatti, è rimasto turbato, o ha subito la pressione dell'opinione pubblica. Si è dovuto nominare una commissione di esperti per studiare il problema ferroviario ed approntare i disegni di legge presentati in Parlamento. Noi dobbiamo osservare che ci sono voluti disastri e morti per uscire da quell'ottimismo di cui il ministro Angelini ci aveva gratificato in passato. Allora noi diciamo: può pretendere fiducia una azienda, così come oggi è, che vede smentiti da tragici episodi il suo ottimismo e le sue previsioni? È proprio il Governo che ha dimostrato di non aver fiducia nell'attuale ordinamento e funzionamento di questa azienda se, dopo il lavoro della commissione di esperti, ha presentato un disegno di legge che riordina e modifica la struttura dell'azienda stessa. In questo caso, se non possiamo avere fiducia nell'azienda, dovremmo avere fiducia nel Governo, fiducia nella incensurabile e saggia commissione presieduta dal professore Saraceno e nella conseguente bontà delle proposte che sono state presentate al Parlamento.

Diciamo subito che non possiamo avere fiducia in un Governo che tiene estraneo il Parlamento da quanto è successo e non ha comunicato al Parlamento nella maniera idonea i risultati del lavoro compiuto da questa commissione di esperti. La commissione Tupini sulle regioni ha terminato i propri lavori ed ha già distribuito ai deputati i relativi risultati. Evidentemente il Governo è proprio intenzionato a fare le regioni, ed allora porta avanti anche queste relazioni. Viceversa, la relazione della commissione Saraceno è stata distribuita soltanto ai membri della Commissione trasporti. Alcuni giorni fa ho cercato una copia di questa relazione presso la segreteria della Commissione trasporti, ma il segretario mi ha detto che non vi sono più copie disponibili: ha telefonato al gabinetto del Ministero dal quale gli è stata data identica risposta.

SPATARO. La relazione della commissione di esperti è stata depositata in Parlamento.

DELFINO. Eppure, come ho detto, non mi è stato possibile averne una copia. Solo ieri sera un collega mi ha consentito di dare fuggacemente uno sguardo ad una copia in

suo possesso. È comunque evidente che il Parlamento è rimasto estraneo a tutto ciò. La relazione, così impegnativa per il programma futuro, doveva essere distribuita a tutti i deputati, e non soltanto ai membri della Commissione.

Il Presidente del Consiglio mostra di avere una fiducia illimitata nella relazione Saraceno, nel cui merito, ripeto, non posso entrare per i motivi che ho già esposto. Il professore Saraceno pare sia diventato l'economista ufficiale della democrazia cristiana, ed il nuovo programma economico del Governo ha avuto proprio i suoi lumi, oltre a quelli dell'onorevole Riccardo Lombardi. È evidente che se l'onorevole Fanfani ha avuto fiducia nel professore Saraceno per tutto il programma economico del Governo, avrà avuto certamente la massima fiducia nei confronti di un semplice e limitato programma ferroviario da questi redatto. L'onorevole Fanfani è anche professore di storia economica: noi ci permettiamo di ricordargli che nel 1954 il professore Saraceno fu il massimo consigliere dell'onorevole Vanoni per la formulazione di quello « schema di sviluppo » che porta il nome del medesimo. Ora, a parte le recenti conversioni del professore Saraceno dalla programmazione « indicativa » alla programmazione « operativa », noi vediamo che le previsioni del professore Saraceno del 1954 sono oggi completamente smentite (quasi alla conclusione del periodo che interessava lo schema Vanoni), perché la nostra economia ha avuto uno sviluppo completamente diverso da quello previsto. Il professore Saraceno non aveva previsto il miracolo economico. Aveva previsto diverse aliquote di capitali per unità lavorativa da occupare; aveva previsto, per contro, l'attenuazione degli squilibri zionali e settoriali, ed invece oggi vediamo che questi squilibri sono aumentati.

Noi, quindi, tutta questa fiducia non l'avremmo. Comunque, il Presidente del Consiglio l'ha, e noi per comodità non contesteremo questa fiducia e non contesteremo i risultati dei lavori di questa commissione; ma è evidente che, se il Governo ha avuto fiducia nella commissione, se questa ha proposto il riordinamento dell'azienda e se il Governo di conseguenza ha presentato un disegno di legge apposito (come conferma la relazione, che si richiama espressamente a quei lavori ed a quei suggerimenti), il Governo aveva il dovere di pretendere che fosse compiuto come primo atto questo riordinamento dell'azienda. Credo che, per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

armonia, prima occorresse discutere su questa riforma e poi la nuova azienda riformata dovesse elaborare un piano. In sostanza, noi stiamo per approvare un piano elaborato da un'azienda ferroviaria nella quale il Governo non ha fiducia, e tanto non ha fiducia che ha presentato un disegno di legge per riformarla. Questa è la contraddizione in cui siamo e nella quale volete porre il Parlamento con l'approvazione di questo disegno di legge.

Vi è una sola via di uscita da questa logica che mi sembra elementare: questo non è un piano, ma solo una richiesta di finanziamento di 800 miliardi alle ferrovie dello Stato, presto seguiti da altri 700 miliardi e forse più. Ripeto: è una richiesta di finanziamento, non un piano: il piano non c'è.

Chi dovrà spendere questi soldi? Come si dovranno spendere? Dove si dovranno spendere? Soprattutto, chi si farà garante che dopo aver speso 1.500 miliardi la crisi delle ferrovie sarà finita?

Si è parlato di cambiale. E chi firma questa cambiale? Cioè chi si assume questo impegno che, dopo aver speso prima 800 miliardi e poi 700 miliardi, sarà risolta la crisi delle ferrovie italiane? Se lo assume il professore Saraceno? Non crediamo che egli sia diventato una persona di diritto pubblico, anche se è diventato consigliere nazionale della democrazia cristiana. Questa sua firma sulla cambiale non avrebbe alcun valore. La firma allora il direttore generale dell'azienda ferroviaria? No. In sostanza, nell'azienda ferroviaria è in corso una riforma e quindi il direttore generale non può firmare la cambiale, né può firmarla il suo consiglio di amministrazione. La firma il ministro dei trasporti? Se la sente il ministro dei trasporti di firmare questa cambiale, di prendere questo impegno, cioè che dopo il piano decennale saranno finiti i *deficit*, i disastri e le ferrovie dello Stato avranno conservato quel carattere e quella funzione sociale e nazionale che hanno avuto e hanno ancora? Se la sente il ministro dei trasporti di firmare questa cambiale, il ministro che non sarà più nemmeno, con la riforma, presidente del consiglio di amministrazione dell'azienda ferroviaria, ma sarà ridotto ad una funzione di controllore e quindi non avrà il potere deliberante di decidere sul piano? Se la sente il ministro dei trasporti di prendersi questa responsabilità? Non crediamo che se la possa prendere. Se la vuol prendere allora il Presidente del Consiglio? In una delle sue im-

magini tanto pittoresche quanto discutibili, l'onorevole Fanfani una volta si è definito anche un capostazione. E potrebbe avere anche titoli di competenza per assumersi questi impegni in merito alle ferrovie.

Se l'assume questo impegno il ministro del bilancio e della programmazione economica, questo tutore supremo dei nostri interessi economici? Lui — l'onorevole La Malfa — che non si è nemmeno accorto, preoccupato come è di questioni troppo grandi, di 1.500 miliardi che vengono impegnati dal Parlamento fuori della programmazione? Lui o i suoi due sottosegretari, che non comprendiamo a quale funzione debbano assolvere nel loro lavoro?

E poi, onorevoli colleghi, a me non sembra che sia possibile vedere con chiarezza che cosa intende realizzare questo piano. Noi crediamo che il Governo abbia il dovere di venirci a convincere, di venirci a dimostrare che si tratta di un buon piano e di una provvida spesa. Il Governo dovrà anche prendere l'impegno che con questo finanziamento il piano sarà esaurito e non occorreranno altri fondi.

Di chiarimenti ve ne erano quasi di più nel disegno di legge per il piano quinquennale, il quale, *grosso modo*, recava anche le tratte che sarebbero state eseguite. Qui, invece, non v'è nulla. Vi è solo una scelta fondamentale, precisa, che si ricava dalla relazione, quella che si riferisce alle linee a scarso traffico: « L'obiettivo del piano è quello del riclassamento e potenziamento della rete ad intenso traffico, mentre è trascurato il problema del potenziamento della rete a scarso traffico, nella evidente prospettiva di una politica tendente al ridimensionamento dei cosiddetti « rami secchi ».

Ecco dunque l'unica prospettiva del piano: il ridimensionamento dei « rami secchi ». Ma noi dobbiamo dire che questa unica, chiara prospettiva che è indicata nel piano non può che aumentare le nostre perplessità. Le altre prospettive non sono d'altronde chiare neppure all'onorevole relatore, come ha poc'anzi ricordato lo stesso onorevole Casalnuovo, giacché il relatore auspica « che detto piano possa essere definito al più presto, in modo da offrire le più formali garanzie a chi giustamente si preoccupa che esso si sottragga ad ogni sollecitazione particolare che, sia pur legittima, fatalmente contribuisca a pregiudicare l'organicità e l'armonia dell'investimento ».

Ma è una potatura felice questa? Sono 5.200 chilometri di linee, il 30 per cento del-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

l'intera rete, il 17 per cento della rete del nord ed il 45 per cento della rete del sud. E che di questa scelta sia stato entusiasta paladino, se non diretto suggeritore, il professor Saraceno, noi ci rendiamo ben conto, giacché il professor Saraceno è un alto dirigente dell'I. R. I. e la teoria dei « rami secchi » fu lanciata proprio dall'I. R. I. Due anni or sono, in sede di dibattito sul bilancio dei trasporti, ebbi ad affermare che non era giusto che un ente di Stato che aveva ben altri compiti di istituto venisse ad interferire nella politica dei trasporti, dettandone le norme. Ma abbiamo visto poi che l'I. R. I. ha avuto ragione del Governo, giacché stiamo precisamente attuando i voleri dell'I. R. I. Noi abbiamo fatto una politica autostradale ed il ministro Zaccagnini, prima di lasciare il suo posto, si è affrettato a firmare la concessione di quella parte di autostrade che l'I. R. I. si è scelta, mentre le altre non si sa quali siano né a chi verranno concesse. S'intende che l'I. R. I. ha scelto le migliori, le più redditizie, scompaginando quanto era stato stabilito con la legge del 1955, la quale recava anche un piano grafico dal quale si deduceva un assetto organico ed ordinato per la rete autostradale. Ed arriviamo all'assurdo di una legge che il Parlamento approva nel 1959 a proposito dell'autostrada Bologna-Pescara (quando è già in atto la società degli enti locali per costruire questa strada), ma la legge non si attua per volontà dell'I. R. I. Ricordo che nel corso del dibattito si affermò che questa autostrada avrebbe avuto caratteristiche diverse da quella « del sole » e cioè che non avrebbe avuto le due corsie di metri 7,50 ciascuna, ma sarebbe stata un'autostrada a tre corsie. Ricordo che telefonai allora all'onorevole Spataro, il quale era ministro dei trasporti nel Governo Segni e gli dissi: « Guardi che il ministro dei lavori pubblici ha annunciato che si sta per fare più stretta la Bologna-Pescara ». E credo che l'onorevole Spataro si sia interessato presso l'onorevole Togni, e l'onorevole Togni tornò in Commissione (davanti alla quale parlai io e parlò anche l'onorevole De' Cocci) e verbalmente prese impegno che l'autostrada sarebbe stata costruita con le caratteristiche dell'« autostrada del sole ». Invece l'I. R. I. ha bloccato tutto e non ha fatto cominciare i lavori per ben due anni perché ha ritenuto quest'opera in concorrenza con la sua « autostrada del sole ». Ha così bloccato per tre anni lavori che forse oggi potevano essere già terminati. Inoltre, ha deciso a sua discrezione che un tratto auto-

stradale notevole, che interessa le Marche e l'Abruzzo ed anche la Puglia, da Ancona a Foggia, non abbia le stesse caratteristiche dell'« autostrada del sole », ma sia di tipo B, inferiore all'altra nelle caratteristiche e nei requisiti tecnici. Vi era, sì, l'impegno preciso preso in Commissione dal ministro dei lavori pubblici, ma l'I. R. I. ha bloccato l'esecuzione di quest'opera, l'ha voluta inserire nel suo programma, non l'ha iniziata e la inizierà con caratteristiche peggiori rispetto a quelle decise dal Parlamento che aveva deliberato per essa degli stanziamenti specifici. L'I. R. I. non ha voluto invece includere nei suoi programmi i collegamenti autostradali dell'Abruzzo con Roma e con Napoli, e la mia regione rischia di non avere tali indispensabili autostrade anche perché il Ministero dei lavori pubblici e l'« Anas » non sembra stiano favorendo alcuna relativa concessione ad altre società.

L'I.R.I. ha attuato il suo programma autostradale preferito ed oggi interferisce anche sul piano delle ferrovie. Dopo che questa legge sarà stata votata avremo anche qui la potatura dei « rami secchi » auspicata dall'I.R.I., e potremo spiegarci i motivi per cui l'I.R.I. propugna questo tipo di politica e per cui il professor Saraceno è così convinto di affermare cose giuste quando ripete cose dette dall'I.R.I. già due anni fa.

Noi riteniamo che questa politica avrà conseguenze zonali negative, tradirà la funzione sociale e nazionale delle ferrovie dello Stato, ridurrà l'azienda ferroviaria al livello di una qualunque azienda industriale, non concorrerà di certo, ma sarà anzi in contrasto con la conclamata politica governativa di eliminazione degli squilibri zonali e settoriali e di coordinamento dei programmi e degli investimenti.

Vediamo, per esempio, cosa accadrebbe nella mia regione che ha queste ferrovie a scarso traffico: la Teramo-Giulianova, la Termini-Aquila-Sulmona, la Avezzano-Roccasecca, la Sulmona-Carpinone. A Teramo sta per essere approvato il nucleo di industrializzazione, o almeno così fate sperare. Ma, quando sarà approvato questo nucleo, quale futuro esso potrà avere se non avrà una ferrovia? Infatti, Teramo non ha altre linee se non la Teramo-Giulianova. Ed anche per la Ascoli-Porto d'Ascoli si prospetta lo stesso problema. Per Avezzano è stato già approvato dal comitato interministeriale il nucleo di industrializzazione. La Avezzano-Roccasecca consente un collegamento continuo con numerosi paesi della Marsica che forniscono e dovranno

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

ancor più fornire la manodopera alle industrie. Ma, senza questa comunicazione ferroviaria, come si sposteranno gli operai da questi paesi, durante l'inverno? Lo stesso dicasi per la Terni-Aquila-Sulmona, la cui soppressione isolerebbe decine e decine di paesi e finirebbe di deprimere una già esausta economia.

Con questo non vogliamo affermare che tutte le linee a scarso traffico siano intoccabili, ma diciamo che la loro eventuale soppressione deve essere preceduta dalla soluzione di tutti i problemi d'ordine tecnico dei servizi sostitutivi. E chi si preoccuperà di questi problemi? L'azienda ferroviaria certamente no, quando avrà tagliato i «rami secchi»; l'I.R.I. nemmeno, e neppure il professore Saraceno.

GITTI. Qualcuno se ne preoccuperà.

DELFINO. E allora perché non ce ne preoccupiamo tempestivamente? Comunque, se non se ne preoccuperà il professor Saraceno, se ne preoccuperà forse l'onorevole Moro?

Questo Governo ha affermato di credere in una politica economica unitaria e programmata che subordini tutto ai superiori interessi dell'equilibrato sviluppo economico della nazione. In base a questa dichiarata volontà del Governo l'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, che assegna alle ferrovie dello Stato specifiche sovvenzioni a carico del bilancio statale per il mantenimento in esercizio delle linee a scarso traffico che rivestano importanza economica e sociale di interesse generale, deve considerarsi applicabile a tutte o a quasi tutte le linee a scarso traffico. Noi valutiamo che, non ponendosi questi nostri problemi e non prospettandone la soluzione, il piano riveli i suoi limiti, la sua inorganicità, la sua insufficienza.

Rinunciamo inoltre a prospettare problemi di merito, sia generali sia particolari, perché sappiamo per esperienza che qualsiasi suggerimento o indicazione del Parlamento rimarrà inascoltata.

Ricordiamo che, nel corso dell'approvazione della seconda legge di finanziamento del piano quinquennale, il 12 dicembre 1959, la Commissione trasporti riunita in sede legislativa approvò all'unanimità un ordine del giorno che impegnava l'amministrazione ferroviaria a riservare su quella legge un miliardo per la sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara ed a risolvere il problema. Ma il ministro Angelini, invece di venire incontro al desiderio del Parlamento, rispose a una mia successiva interrogazione che il problema interessava poco l'amministrazione fer-

roviaria e interessava di più il Ministero dei lavori pubblici. Il voto del Parlamento fu così completamente dimenticato. Poi andò ai trasporti il ministro Spataro, un pescarese, o che si considera tale. Non si può non pensare che egli non si sia preoccupato di risolvere un problema che almeno da dieci anni aveva formato oggetto di una promessa elettorale della democrazia cristiana. Il ministro Spataro se ne interessò al punto che in occasione di una manifestazione pubblica disse che le ferrovie statali stavano approntando il progetto esecutivo, finito il quale si sarebbero iniziati i lavori con i fondi già disponibili. Si trattava, comunque, di una procedura diversa da quella solitamente usata: abbiamo visto per Fiumicino che i finanziamenti hanno preceduto il progetto esecutivo, e continuano ad essere deliberati addirittura ad aeroporto funzionante. Per Fiumicino non si è preteso prima il progetto esecutivo in tutti i suoi particolari. Così, per restare nel campo ferroviario, lo spostamento degli impianti ferroviari della città di Savona è stato finanziato con i primi 8 miliardi senza avere prima redatto il progetto esecutivo, e ciò è tanto vero che successivamente ci sono voluti, e sono stati elargiti, altri 7 miliardi per completare i lavori. Soltanto per Pescara, che aveva già i fondi stanziati ed una serie infinita di diritti da soddisfare, il ministro Spataro affermava che era necessario realizzare prima il progetto esecutivo. Il progetto esecutivo fu comunque compilato, ed anche approvato dal consiglio d'amministrazione delle ferrovie alla fine del 1961. Secondo la promessa dell'onorevole Spataro i lavori sarebbero dovuti cominciare subito, ma non se ne è fatto nulla. Si disse che la prima pietra sarebbe stata posta in occasione del congresso provinciale della democrazia cristiana: più che una prima pietra doveva essere l'ultima bomba congressuale dorotea. Il comune di Pescara aveva anche approntato una targa d'oro in onore del ministro Spataro, del valore di 360 mila lire, e non sappiamo se la spesa sia stata autorizzata e da chi. I lavori non sono cominciati, la targa è rimasta a Pescara, ma è a disposizione dell'onorevole Spataro e ne faremo anche un'altra al nuovo ministro Mattarella, se verrà presto ad inaugurare i lavori; ne faremo anche altre dieci, se tutto potrà risolversi con le targhe, e noi non vorremo neppure una medaglia. Ma questo ci sembra un problema da risolvere subito, perché rappresenta il caso limite di una chiara, unitaria, inequivocabile volontà parlamentare non rispettata dall'azienda ferroviaria. Inoltre,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

il raddoppio della linea Ancona-San Severo reclama a Pescara una stazione tecnicamente adeguata.

Concludiamo: il proclamato ritorno all'antico, nell'annunciato nuovo ordinamento dell'azienda ferroviaria, non può non aumentare le nostre preoccupazioni. Potremmo facilmente polemizzare rilevando che questo « ritorno all'antico » rappresenta un'implicita condanna della politica seguita in questi anni dal Governo e che ha portato all'attuale crisi dell'azienda ferroviaria. Preferiamo, invece, pensare al domani ed esprimere le nostre perplessità sull'avvenire di un così importante e insostituibile servizio dello Stato.

Dove porterà l'autonomia che si vuol accordare all'azienda ferroviaria, tenuto conto anche dell'esperienza di questi anni? Avete cominciato, signori del Governo, con la Cassa per il mezzogiorno, ponendo fuori dei tradizionali controlli un'attività fondamentale ed una mole imponente di opere pubbliche dello Stato; avete continuato con l'Ente nazionale idrocarburi che dà modo, come abbiamo potuto rilevare in questi giorni, al rappresentante del governo nigeriano di firmare un accordo grazie al quale può tornarsene a casa con venti « noci di cocco », anziché con le cinque che aveva pensato di ottenere (né è da stupire che si distribuiscano così generosamente quelle « noci di cocco », dato che la democrazia cristiana ed il partito socialista ne ricevono in abbondanza dall'E.N.I. ...); avete proseguito creando una serie di enti di Stato che non sono al servizio dello Stato, ma che di esso si servono per fini politici e personali.

Ora si vuole svuotare completamente e definitivamente il Ministero dei trasporti delle ultime sue attribuzioni, sottraendogli persino l'azienda ferroviaria, dopo che altri Ministeri (difesa, lavori pubblici, marina mercantile e così via) già lo hanno spogliato di sue importanti competenze.

L'« autonomia » che si vuol concedere all'azienda ferroviaria ci preoccupa perché siamo costretti a considerarla un primo passo (un cauto passo, che sarà certamente smentito, come altri, dal nuovo ministro del bilancio « e della programmazione ») verso la creazione di un nuovo ente di Stato, di un nuovo feudo del sistema economico che si sta realizzando contro lo Stato. Per di più, data la situazione ambientale dell'azienda, vi è il rischio che si dia vita ad un incontrollabile feudo rosso.

Ecco perché noi sentiamo il dovere di contrastare il Governo in questi suoi propositi: fu infatti la destra che per prima reclamò la nazionalizzazione delle ferrovie, in virtù del senso dello Stato che sempre la caratterizzò. Ed oggi è la destra che ha il dovere di denunciare e di respingere l'« irizzazione », contro lo Stato, dell'azienda ferroviaria. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Gitti. Ne ha facoltà.

GITTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, desidero innanzitutto rispondere, perché lo ritengo doveroso, ad alcuni argomenti prospettati negli interventi dei colleghi Casalnuovo e Delfino. In particolare l'onorevole Casalnuovo ha dato un'interpretazione del tutto personale del disegno di legge che stiamo esaminando, sostenendo che esso conterrebbe una specie di delega al ministro dei trasporti perché questi possa utilizzare come meglio riterrà i fondi messi a disposizione del Governo per l'attuazione del provvedimento medesimo.

Ora, tale affermazione non risponde allo spirito né alla sostanza del provvedimento che stiamo esaminando, perché è chiaro, come sottolinea nella relazione il collega Armato, che l'utilizzazione di questi fondi sarà decisa dal consiglio di amministrazione dell'azienda ferroviaria. Il testo della Commissione non soltanto fissa la priorità degli investimenti, ma stabilisce i settori da considerare e le spese complementari di esercizio, precisando gli scopi che si vogliono raggiungere, vale a dire il rinnovamento delle linee, dei fabbricati e degli impianti fissi, l'ammodernamento del materiale rotabile, delle navi-traghetto e del materiale di esercizio, nonché il potenziamento dei beni patrimoniali dell'azienda. Mi pare che da questo punto di vista vi sia un'indicazione precisa. Se dall'esame della nostra situazione nel campo dei trasporti scaturirà la necessità di uno stretto ordine di priorità di interventi che tenga conto della realtà, penso che si potrebbe trovare la possibilità di presentare un emendamento.

Il discorso fatto dall'onorevole Delfino, secondo il quale le ferrovie si trovano in una situazione catastrofica perché gli studi compiuti sono vecchi e sbagliati, in quanto non si sarebbe tenuto conto della realtà, a parte il fatto di essere vecchio lo studio, contiene riferimenti ad una situazione che tutti conosciamo. Devo sottolineare con soddisfazione che, se anche in passato si fossero avute

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

non adeguate prese in considerazione degli interventi da attuare, in questo momento è doveroso prendere atto degli intendimenti e degli obiettivi del provvedimento in discussione.

Il disegno di legge in esame s'inquadra tra gli impegni del precedente Governo e dell'attuale, impegni tesi a porre su un piano rispondente alle esigenze del momento il nostro servizio ferroviario, sì da rispondere a quanto di fondamentale ed urgente è sorto in seguito allo sviluppo economico del paese. È anche un atto reclamato l'intervento dello Stato in un campo dove il progresso e lo sviluppo industriale del paese richiedono interventi massicci per rendere meno disagiata per larghe schiere di lavoratori il recarsi sul luogo di lavoro con trasferimenti quotidiani, in molti casi, enormemente disagiati ed estenuanti.

Giustamente il relatore scrive che il provvedimento tende, con l'imponente somma stanziata, a rendere il settore dei trasporti ferroviari adeguato alle esigenze di un paese civile e di una politica di sviluppo economico e sociale. L'organico piano di finanziamento permetterà di affrontare con un certo respiro i problemi più urgenti per ammodernare e potenziare il servizio in generale, contribuendo, sia pure come intervento settoriale, ad un'organica politica di sviluppo economico, che sarà coordinata con i preannunziati programmi di sviluppo economico generale.

Il problema del servizio ferroviario si pone però, anche in attesa di questo realizzarsi della programmazione economica generale, su nuove basi, imposte dal sorgere di nuove aree industriali e dallo sviluppo del commercio con i paesi della Comunità economica europea. Il provvedimento, con gli stanziamenti proposti sui singoli capitoli, darà certamente un notevole contributo alla indilazionabile opera di ammodernamento delle ferrovie. Si dovrà fare ogni sforzo per realizzare le indicazioni fornite dall'apposita commissione di studio a proposito degli interventi da effettuare nel settore dei trasporti, al fine di avere così, tutti, la coscienza di avere compiuto ciò che era nelle umane possibilità per evitare tragici, dolorosi incidenti che troppo spesso colpiscono i viaggiatori ed il personale viaggiante delle ferrovie. Sono certo che ogni settore della Camera concorderà su questo, e si sforzerà di dare al dibattito un contributo positivo e costruttivo, senza di che si fornirebbe una sgradevole impressione di

insensibilità nei confronti di una questione che è invece tanto sentita e sulla quale si accentra più che mai l'attenzione dell'intero paese.

La spesa autorizzata dal provvedimento è notevole: 800 miliardi. I tecnici hanno previsto come necessari, per attuare gli interventi indispensabili, 1.500 miliardi. Tra gli interventi da attuare con urgenza è auspicabile vengano posti quelli che sono tali da consentire all'amministrazione ferroviaria di provvedere alle opere più indispensabili, sia pure attuandole in un determinato lasso di tempo. Ma io ritengo che una riforma razionale debba essere fatta con finanziamenti maggiori di quelli accennati. Né deve preoccuparci il fatto di sentirci continuamente tra due fuochi: quello rappresentato da coloro che ci accusano di non risolvere i problemi e quello rappresentato da coloro che ci rimproverano di procedere a stanziamenti senza criterio. Io credo che la via di mezzo fra queste opposte tesi risieda in un'impostazione politica che ci metta in condizioni di superare, anche se gradualmente, i più gravi problemi.

Tenendo conto dell'accenno che è stato fatto al servizio di trasporto dei lavoratori, mi corre l'obbligo di aggiungere che particolare attenzione merita questo problema, per le particolari ragioni di ordine sociale, morale, umano che ad esso sono collegate e che sono state ampiamente illustrate nel corso di numerosi convegni promossi dai sindacati, dalle «Acli», dalle amministrazioni comunali interessate. Le conclusioni sono note a tutti e mi esimo dal ricordarle.

Proprio oggi ho letto sui giornali la notizia dell'intervento, deciso ieri dal consiglio di amministrazione, per adeguare alla nuova situazione la stazione di Priolo Melilli (Siracusa), uno dei centri maggiormente sviluppati in questi ultimi tempi. Io ritengo che non siano state esclusivamente ragioni economiche a determinare questo intervento, ma che vi abbiano concorso ragioni di ordine sociale ed umano, rappresentate dal desiderio di fornire quei lavoratori di un servizio idoneo. Si tratta di far raggiungere i luoghi di lavoro a tanti lavoratori in condizioni umane, per cui mi compiaccio di simili decisioni.

Rifacendomi a quanto detto dall'onorevole Delfino, vorrei osservare che nessuno di noi è così fuori della realtà da non comprendere che il discorso sui cosiddetti «rami secchi» non va fatto in simili circostanze, cioè in quelle situazioni in cui occorre incremen-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

tare il servizio di trasporto interessante aree di sviluppo industriale che devono essere raggiunte sollecitamente da parte dei lavoratori. Mi auguro perciò che, allo scopo di evitare le strozzature alle quali ho accennato poco fa e che certo si verificherebbero se non si tenesse conto nel programma dei fattori della socialità e della economicità, si faccia, come ha sollecitato l'onorevole relatore e come richiedo io esplicitamente, l'analisi accurata delle esigenze, per garantire la destinazione degli investimenti anche in quelle regioni e in quei settori dove maggiormente si avvertono carenze nella situazione dei servizi ferroviari. Credo che si debba fare questo sforzo per cercare di ottenere una impostazione realistica, veramente rispondente alle esigenze locali.

A questo proposito, signor ministro, devo farle un discorso non nuovo, raccomandandole particolarmente la mia regione, la Lombardia. Ella sa che tra le linee più frequentate e di più intenso traffico vi è la Milano-Venezia. Al traffico normale si devono aggiungere i 25-30 mila lavoratori che dalle varie province (Brescia, Bergamo e Cremona) si recano ogni giorno a Milano per lavoro. Molti di questi viaggiatori rimangono in piedi per tutto il percorso; vi sono treni disagiatissimi, per mancanza di vetture decenti, per il trasporto di donne che vanno a prestare il loro servizio a Milano, rientrando poi la sera al loro paese. Queste brevi considerazioni bastano per presentarle, signor ministro, un quadro dello stato d'animo di questi viaggiatori «forzati» — mi pare che il termine risponda alla situazione — che devono affrontare ogni giorno un tale disagio per essere in condizioni di guadagnare il pane per loro e per le loro famiglie.

Mi pare doveroso, sulla scorta degli studi compiuti e dei voti espressi in convegni promossi da varie organizzazioni, che si effettuino un rapido e radicale intervento perché a questi lavoratori sia permesso di viaggiare in condizioni umane, ed anche per dimostrare sul piano pratico che il nuovo corso della politica sociale del nostro paese tiene nel dovuto conto anche questi problemi. È utile segnalare qui che questi lavoratori subiscono anche una decurtazione del loro salario per le spese di viaggio. Ma sul problema degli abbonamenti faremo a suo tempo un discorso a parte.

Signor ministro, mi auguro che, dopo la sollecitata approvazione del presente disegno di legge alla Camera ed al Senato, ella affronti la soluzione del problema che ho se-

gnalato. In tal modo ella renderà un servizio al paese e dimostrerà l'interessamento dei pubblici poteri per un problema che deve essere risolto presto e bene. Questa è l'attesa degli interessati della mia regione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La seduta è sospesa fino alle 16,30.

(*La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 16,30*).

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI**

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

DURAND DE LA PENNE: « Modifica dell'articolo 213 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 » (3677);

BOIDI e FORLANI: « Modifica dell'articolo 40 della legge 11 aprile 1955, n. 379, concernente miglioramenti dei trattamenti di quiescenza e modifiche agli ordinamenti degli istituti di previdenza presso il Ministero del tesoro » (3678);

ARMATO: « Sistemazione negli organici dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di personale straordinario » (3679).

Saranno stampate, distribuite e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso il seguente disegno di legge, approvato da quella IV Commissione:

« Aumento delle paghe dei militari e graduati di truppa delle forze armate e aumento della paga degli allievi carabinieri, allievi finanziari, allievi guardie di pubblica sicurezza, allievi agenti di custodia, allievi guardie forestali e allievi vigili del fuoco » (3676).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Sostituzione di un deputato.

PRESIDENTE. Comunico che, dovendosi procedere alla sostituzione del deputato Luigi Faletra, la Giunta delle elezioni, nella

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

seduta odierna - a' termini degli articoli 81 e 86 del testo unico 30 marzo 1957, n. 361, delle leggi per la elezione della Camera dei deputati - ha accertato che il candidato Luigi Di Mauro segue immediatamente l'ultimo degli eletti nella lista n. 1 (partito comunista italiano) per la circoscrizione XXIX (Palermo-Trapani-Agrigento-Caltanissetta).

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e proclamo quindi l'onorevole Luigi Di Mauro deputato per la circoscrizione XXIX (Palermo).

S'intende che da oggi decorre il termine di 20 giorni per la presentazione di eventuali reclami.

Verifica dei poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni, nella seduta odierna, ha verificato non essere contestabile la seguente elezione e, concorrendo nell'eletta le qualità richieste dalla legge, l'ha dichiarata valida:

Circoscrizione XXIV (Bari-Foggia); Maria Miccolis.

Do atto alla Giunta della sua comunicazione e dichiaro convalidata questa elezione.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che nella seduta di stamane la X Commissione (Trasporti) ha eletto presidente il deputato Spataro, in sostituzione del deputato Mattarella, chiamato ad incarichi di Governo.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bardanzellu. Ne ha facoltà.

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, altre volte ho trattato in aula l'argomento, che sta diventando eterno, dei problemi ferroviari della Sardegna.

Riconosco che qualche cosa si è fatta per il riclassamento di alcune linee, ma rimane ancora da affrontare nella sua ampiezza il problema del potenziamento e del rinnovamento della statale Cagliari-Golfo degli Aranci con diramazione, da Chilivani, per Sassari e Porto Torres. È la linea che dà vita alla Sardegna, ma che è rimasta con i suoi impianti, con i suoi armamenti, con il suo tracciato irrazionale e con i suoi passaggi a livello, nelle stesse condizioni in cui, circa un secolo fa, fu costruita.

Si sono migliorati i mezzi di trazione, sostituendo alle sferraglianti vaporeiere i loco-

motori *diesel*, ma il problema fondamentale è rimasto insoluto.

La Sardegna aveva allora poco più di 600 mila abitanti, con una densità di 24 per chilometro quadrato, oggi ne annovera un milione e 400 mila con una densità di 59 per chilometro quadrato. Allora era veramente l'«isola solitaria», priva di comunicazioni marittime efficienti, immota, in mezzo al Tirreno che la chiudeva come in una camicia di Nesso. Oggi è tutta in movimento: le linee marittime sono migliorate; le navi-traghetto hanno aperto ai sardi nuove e feconde vie con la continuità ferroviaria suscitatrice di intensificati traffici; la scomparsa della malaria ha consentito l'afflusso di correnti turistiche che diventano ogni giorno più promettenti e più ricche; la sua posizione geografica la rende, e la renderà ancora meglio in futuro, come assume la regione, «tramite naturale tra l'Europa del mercato comune in espansione ed il continente africano in evoluzione».

Questo movimento e questo risveglio non possono avere per protagonisti esclusivamente i sardi. L'isola sta diventando - e così deve essere - un elemento integrante dell'economia nazionale; e questo coinvolge la responsabilità e la solidarietà della nazione. Tanto più che nell'isola si sta avverando, in conseguenza della costruzione in atto della centrale termoelettrica del «Sulcis», la disponibilità di larghe aliquote di energia elettrica a basso costo. Fatto, questo, importantissimo, che sarà fonte di numerose attività produttive nei campi dell'agricoltura e dell'industria.

In questo sfondo di potenziale efficienza si prospetta l'attuazione di quel piano di rinascita che mi auguro non abbia ad incontrare ancora difficoltà ed intoppi, poiché da esso i sardi attendono un sollievo alle loro secolari affezioni. Con orgoglio i sardi sperano di poter sviluppare, a vantaggio non soltanto di se stessi, ma di tutta l'economia nazionale, le energie potenzialmente esistenti nella loro terra e nel loro mare. Ma il fiorire delle iniziative, il risveglio delle forze sopite, lo slancio degli imprenditori, i miglioramenti consequenziali della vita - povera ora, desolata e vorrei dire eroica - dei pastori, dei pescatori e dei contadini, sono condizionati dalla efficienza delle comunicazioni interne.

Ecco perché ho preso la parola per richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sull'equa applicazione della legge che ora si discute, e che mi auguro si approvi. Chiedo perciò che alla Sardegna venga assegnata la quota necessaria al miglioramento

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

ed al potenziamento della rete ferroviaria isolana.

In una recente riunione della camera di commercio di Sassari furono presi in esame i problemi ferroviari e marittimi della Sardegna. Per quanto riguarda le ferrovie, detta camera di commercio ha adottato nella sostanza i criteri animatori della pregevole relazione dell'onorevole Armato.

Il relatore auspica che lo sforzo sia diretto a potenziare ed a rinnovare, più che a riclassare, le reti ferroviarie, sia diretto soprattutto « a rendere il settore dei trasporti ferroviari adeguato alle esigenze di una politica di sviluppo economico e sociale ». Nessuna regione d'Italia sente più della Sardegna l'esigenza di una così salutare politica ferroviaria. È giusto che l'obiettivo precipuo del piano sia diretto al potenziamento e al rinnovamento, più che al riclassamento degli impianti; come trovo ragionevole che, senza trascurare le reti a scarso traffico (che compiono pur esse una insopprimibile funzione sociale), si miri a rendere capaci ed efficienti le reti a traffico intenso.

Ma, anche in questi limiti, il problema si presenta di tale imponenza da rendere necessario l'investimento non soltanto degli 800 miliardi contemplati dal progetto di legge, ma dei 1.500 miliardi prima preventivati. Comunque, la spesa degli 800 miliardi dovrebbe essere ripartita non in dieci anni come previsto dal testo in esame, ma concentrata in cinque anni, come era anche nel pensiero del Presidente del Consiglio. Disse infatti l'onorevole Fanfani che « il Governo è a disposizione del Parlamento per la sollecita discussione del disegno di legge presentato dal Governo precedente, che autorizza per il primo quinquennio del piano di ammodernamento la spesa di 800 miliardi ».

Io chiedo in ogni modo che nell'applicazione della legge, così come dalla Camera sarà votata, la Sardegna abbia il suo posto: e non accada, ad esempio, come è avvenuto per la legge sulle autostrade, dal quale simposio la Sardegna venne completamente tagliata fuori.

È necessario, per le ragioni che ho esposto all'inizio, che tutte le ferrovie vengano rinnovate e potenziate, ed in modo particolare la linea statale. La Camera di commercio di Sassari ha posto in rilievo le deprecabili condizioni in cui la linea si trova, le quali non consentono ai treni la velocità necessaria ed accettabile, a causa dell'armamento logoro, degli impianti di segnalazione che vanno aggiornati e di talune eccessive pendenze.

Anche per il servizio passeggeri, le automotrici, pur essendo moderne e comode, si dimostrano insufficienti. È soprattutto urgente il rinnovamento dei binari, il rafforzamento dei ponti, il riordino degli impianti di segnalazione delle stazioni, l'ampliamento dei binari di incrocio, l'esecuzione di alcune rettifiche del tracciato e l'eliminazione dei passaggi a livello, primo fra tutti quello di Olbia che paralizzava addirittura il traffico cittadino.

Ma il problema che maggiormente si impone è quello dell'elettrificazione. In Sardegna non vi è neppure un metro di ferrovia elettrificata. È un sintomo significativo dell'arretratezza della rete, dovuto anche al costo dell'energia elettrica. Però questo ostacolo ora è rimosso con le facilitazioni che si avranno in virtù della creazione della centrale termoelettrica del Sulcis, ed i sardi attendono che queste nuove fonti di energia segnino l'effettivo rinnovamento ferroviario isolano.

Altro problema di primaria importanza è costituito dal raddoppio della linea statale. Di questa urgenza si rese conto il ministro Spataro, annunciando il raddoppio del tratto da Cagliari a Decimomannu, e facendo sperare la prosecuzione graduale dell'opera fino ad Oristano. (Ringrazio il ministro che me ne dà atto con un suo cenno).

Per quanto riguarda il resto della linea, gli esperti della materia, dopo ponderati studi tecnici ed economici, sono arrivati alle seguenti conclusioni: il raddoppio della linea da Oristano a Golfo Aranci comporterebbe un'ingente spesa, non proporzionata agli utili che potrebbero derivarne. D'altra parte, con lo sviluppo dei traffici sempre crescenti nell'isola e per favorire l'espansione della nuova vita isolana, non essendo in modo assoluto efficiente e sufficiente la linea attuale, propongono che la rete rimanente dopo Oristano venga completata ad occidente, con una nuova tratta che, partendo da Oristano, raggiunga Sassari passando per Santa Caterina, Bosa ed Alghero. Dall'altra parte, la nuova tratta, diramandosi da Abbasanta, dovrebbe raggiungere Olbia e Golfo Aranci passando per la vallata del Tirso.

È un progetto grandioso, la cui attuazione, anche se graduale, risolverebbe per sempre il problema ferroviario in Sardegna. Rientrerebbe, questo progetto, nei criteri orientatori del disegno di legge, che mira al rinnovamento e al potenziamento delle linee, in modo da renderle capaci di soddisfare le esigenze del traffico. Se questo progetto si avverasse — e bisogna che si avveri (per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

questo conto sulla comprensione dell'onorevole ministro) — la Sardegna risorgerebbe veramente a nuova vita, assumerebbe un nuovo volto, e ritroverebbe finalmente, attraverso questi strumenti di civiltà rappresentati dalle moderne ferrovie, la forza di lavorare e di produrre alla pari delle altre regioni italiane, nel supremo interesse della nazione. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Marchesi. Ne ha facoltà.

MARCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, comincerò con il ricordare — benché in parte ciò sia stato già fatto stamane dal collega onorevole De Pasquale — i motivi che indussero il gruppo comunista a chiedere la rimessione all'aula di questo disegno di legge. La X Commissione, a cui esso venne, a suo tempo, deferito in sede legislativa, ha dedicato al suo esame parecchie e laboriose sedute, con un impegno indubbiamente adeguato all'importanza e alla delicata natura del problema affrontato. Benché l'esame fosse formalmente circoscritto a questo progetto, la Commissione, nelle sue valutazioni, non ha potuto ignorare la esistenza di altri provvedimenti ad essa già assegnati, e strettamente connessi (per le ragioni a cui più avanti accennerò) al rinnovamento e all'ammodernamento delle ferrovie statali. Mi riferisco al disegno di legge n. 3251 sull'ordinamento dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, e al disegno di legge n. 2864 sulla disciplina delle pubbliche autolinee.

L'esigenza, da tutti sentita, del coordinamento di questi vari strumenti legislativi per il conseguimento di un unico fine, ha necessariamente ampliato i termini del dibattito, ed è stata alla base della nostra preoccupazione che dalla regolamentazione successiva delle materie variamente connesse non venisse pregiudicata l'efficacia della legge in discussione.

In questa più ampia visione, le divergenze manifestatesi circa l'insufficienza dei mezzi finanziari proposti e l'idoneità delle norme a raggiungere lo scopo voluto hanno rivelato un così acuto conflitto di principi, da determinare i membri comunisti della Commissione a valersi della facoltà loro concessa dal penultimo capoverso dell'articolo 40 del regolamento, affinché alla Camera tutta intera fosse rimessa la responsabilità di decisioni che investono un fondamentale settore della nostra economia e pongono la nazione di fronte a serie alternative.

Avemmo concordi in questa determinazione i colleghi socialisti.

La premessa logica di una meditata decisione intorno a un provvedimento di così vasta portata politica e finanziaria, qual è quello del rinnovamento e del potenziamento della rete ferroviaria di Stato, non può che essere l'esame della situazione generale dei trasporti italiani, e quello simultaneo delle scelte che devono essere fatte per consentire il loro sviluppo equilibrato secondo la direttiva giudicata obiettivamente più rispondente agli interessi attuali e futuri del paese. Una legiferazione empirica, non ancorata a principi di politica economica generale ben stabiliti ed inequivoci, fondata su parziali o insufficienti informazioni circa l'ambiente entro cui è destinata a produrre direttamente o indirettamente i suoi effetti, può, oltre che lasciare insodisfatte le finalità volute o almeno dichiarate, dar luogo a gravi contraddizioni ed essere fonte di squilibri irreversibili. Tanto più ciò deve preoccupare quando al paventato inconveniente si aggiungano, come nel nostro caso, la necessità di elevatissimi impegni finanziari, ed il rischio che una spesa da noi ritenuta opportuna e indilazionabile, possa poi tradursi, per una improvvida politica di ordine generale, in un deprecabile spreco del pubblico denaro.

Di qui, signor Presidente, la nostra proposta di portare contemporaneamente all'ordine del giorno dei lavori della Camera questo disegno di legge e quelli ora menzionati, riguardanti l'ordinamento dell'azienda ferroviaria e la disciplina delle autolinee, e di consentire che la discussione e le valutazioni generali potessero decampare dalla limitata visuale di un solo settore ed espandersi a tutto il sistema dei trasporti terrestri italiani per un giudizio di insieme, da cui fossero univocamente deducibili elementi di apprezzamento e di eventuale coordinamento dei singoli provvedimenti.

Si è fatto molto rumore negli ambienti politici ed economici, nonché sulla stampa, circa l'atteggiamento che a questo riguardo il nostro gruppo ha ritenuto in piena coscienza di assumere. Ci è stata mossa l'accusa di aver intralciato senza alcuna valida ragione, anzi, per chi sa quali reconditi disegni, l'iter parlamentare di una legge urgente, intesa a dare ampia e immediata soluzione a tutti i problemi che assillano ed affliggono da decenni le nostre ferrovie. Ci sono state addossate in anticipo responsabilità per tutto quanto fosse stato per ac-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

cadere nelle ferrovie italiane dall'istante medesimo della nostra richiesta di rimessione del disegno di legge all'Assemblea in poi. Il colmo dell'assurdità e della malafede venne poi raggiunto allorché si disse, come ha ricordato questa mattina l'onorevole De Pascuale, che perfino il disastro della Fiumarella, sulle ferrovie concesse calabro-lucane, andava addebitato all'ostruzionismo opposto dai comunisti alla legge sull'ammodernamento delle ferrovie dello Stato.

Simili deformazioni della verità ci lasciano perfettamente indifferenti, e non meriterebbero neppure un accenno se non dovessimo additarle come un classico esempio di quanto possano in alcuni ambienti la faziosità ed i rancori di parte, anche quando nell'interesse della nazione dovrebbe essere più stringente il dovere dell'equanimità e di ponderati giudizi. Non è certo un breve ritardo che può compromettere la tempestività di un provvedimento destinato a sanare piaghe pluridecennali, specie se questo ritardo è inteso a consentire una più attenta riflessione e una partecipazione più larga ed impegnativa del Parlamento alle deliberazioni da adottare.

Gravi scompensi possono invece derivare da decisioni affrettate, da errori di diagnostica, da scarsa chiarezza delle prospettive. Una discussione approfondita e risolutiva sui grandi temi della politica dei trasporti, sulla sua elaborazione, sulla sua strumentazione, sulle scelte in presenza dei vari mezzi concorrenti, sul ruolo dello Stato e delle sue istituzioni, è stata da noi nel recente passato ripetutamente sollecitata. Non abbiamo perduto occasione per manifestare il nostro aperto dissenso, non soltanto dagli indirizzi, ma anche dal metodo di direzione politica dei nostri governi. E questo dissenso abbiamo argomentato non con i luoghi comuni di un'opposizione preconcepita, ma con la denuncia documentata delle incongruenze, delle contraddizioni, delle riserve mentali attraverso cui si era andati e si andava assecondando il costituirsi ed il consolidarsi di posizioni di privilegio, anche quando a tutti appariva ormai manifesto che queste posizioni, sempre più accentratamente e smaccatamente, si ponevano in contrasto con l'interesse nazionale.

Ho parlato di metodo di direzione. In tema di disciplina politica ed economica dei trasporti, i nostri governi, anziché dichiarare i loro programmi e attuarli alla luce del sole, hanno sempre preferito schermarli e sottrarli alla libera discussione. A

ciò è da ritenere siano stati indotti dall'intento di esimersi dall'obbligo del rendiconto che un programma enunziato normalmente comporta: hanno messo il paese di fronte a fatti compiuti, dando poi ai loro provvedimenti la parvenza di atti meramente legittimativi di situazioni ineluttabili, presentate come prodotto della forza stessa delle cose invece che come conseguenza di una precisa determinazione politica.

Per dimostrare questa affermazione basterà guardare a quanto è accaduto e accade in ordine alla motorizzazione. Un eminente studioso di problemi dei trasporti opportunamente faceva notare, tempo fa, come nel 1961, con l'approvazione della legge sulle autostrade e con l'aumento dei finanziamenti ordinari dell'« Anas », siano giunte al pettine le ipoteche che la politica della motorizzazione del decennio era andata ponendo di anno in anno sul bilancio dello Stato e degli enti locali. Il valore di quelle ipoteche è pari a 1.200 miliardi, cui vanno aggiunti i 600 miliardi previsti da leggi speciali votate negli ultimi sei anni. Ecco un caso tipico di politica del fatto compiuto che avrà, come bene da qualcuno si è detto, l'effetto di orientare verso soluzioni irrevocabili l'intero aspetto della struttura stradale italiana e quindi della parte più notevole del sistema dei trasporti.

Prendiamo un altro caso che ha uno stretto legame con il precedente: il disegno di legge sulla disciplina delle pubbliche autolinee; anch'esso vuole essere legittimativo di una situazione di fatto che si è lasciata maturare grado a grado dal dopoguerra in poi, ma particolarmente negli ultimi dieci anni, ed il cui sviluppo non può non destare preoccupazioni e perplessità in chi la valuti in termini di convenienza collettiva.

Si contano oggi in Italia 9.926 autolinee, con una rete di 570 mila chilometri, con 16.500 autobus e un percorso complessivo annuo di 700 milioni di autobus-chilometro. Nella relazione governativa al disegno di legge n. 2864 è detto che il numero delle autolinee si è triplicato rispetto all'anteguerra, che il loro complessivo sviluppo chilometrico si è quadruplicato e che in misura ancora maggiore si è incrementata la loro capacità di trasporto. Ciò fa sentire sempre più — si aggiunge — la necessità di provvedere ad una riforma della legge del 1939 che, adeguando la disciplina delle autolinee alle esigenze manifestatesi sul piano tecnico, economico e sociale, consenta di far ritorno alle concessioni definitive, abbandonando il regime unico delle concessioni

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

provvisorie a tempo indeterminato. Le concessioni definitive dovrebbero essere novennali, e rinnovabili per egual periodo.

È noto a tutti che l'espansione del settore ha obbedito a interessi ben individuati, conformandosi nella dislocazione topografica, nella frequenza, nelle modalità dei servizi, nelle tariffe e così via. Un commentatore politicamente insospettabile, il professore Ernesto Stagni, proprio a proposito del disegno di legge n. 2864, ha scritto recentemente su *24 Ore*: « Non è un mistero che le autolinee sono addensate fino ad ora sulle grandi direttrici del traffico, disputandosi le utenze più ricche, ma trascurando, per forza di cose, le zone disagiate e meno popolate; nemmeno è un mistero che le tariffe sono spesso commisurate a situazioni di concorrenza anziché alle esigenze sociali, che gli orari sono elastici e mutevoli, che a loro volta tariffe e orari e talora le località di partenza non sono stampate e diffuse in pubblico come avviene per quelle delle ferrovie, ma nella più parte dei casi si tramandano oralmente come i poemi epici nell'antica Ellade ».

Questa è la situazione che il provvedimento predisposto dal Governo si propone di rendere definitiva.

Per quanto riguarda i titolari delle concessioni e le conseguenze che avrà la legge a loro esclusivo vantaggio...

ARMATO, *Relatore*. Ella non sta parlando della legge in discussione, ma dell'altro provvedimento di cui ancora dobbiamo discutere.

MARCHESI. ...mi permetto di citare ancora il professor Stagni: « Vi è la tendenza ad accentrare le gestioni in un limitato numero di grosse imprese; fenomeno graduale ed inevitabile, se si pensa che il tradizionale criterio del diritto al rinnovo rende praticamente durature e ereditarie le concessioni, e che la sola possibilità pratica di mutamenti del titolare è l'acquisto delle concessioni stesse, cosa che riesce possibile soltanto alle imprese maggiori a danno delle minori.

Dietro quelle grosse imprese, con interessi diretti ed indiretti e con la capacità di pressione politica a noi tutti nota, stanno gli imponenti complessi monopolistici, dell'industria dell'automobile, della gomma e del petrolio.

Qual è la grande promessa che per il prossimo futuro il disegno di legge fa a queste grosse imprese di trasporto? Quella che esse saranno quanto prima concessionarie anche di tutti i servizi stradali sostitutivi di servizi ferroviari concessi e statali. L'ambiguità dell'articolo 9, con le timide riserve accolte per le sostituzioni dei servizi ferroviari

dello Stato, non riesce a nascondere questo preciso proposito, e il correlativo disegno di liquidare in pratica, pur facendo vista di recepirlo nella norma, il decreto legislativo n. 1575 del 1931 che volle riconosciuta alla amministrazione delle ferrovie dello Stato la potestà di gestire direttamente o indirettamente le autolinee istituendo in sostituzione e ad integrazione dei servizi ferroviari.

Un Parlamento chiamato a decidere sul potenziamento delle ferrovie non può ignorare la contraddizione rappresentata dalla simultanea esistenza di proposte che avranno l'effetto di perpetuare e di rendere più acute alcune delle cause dell'attuale crisi ferroviaria.

In tema di trasporto di merci si è parlato, negli ultimi anni, del ruolo determinante svolto dai servizi stradali per le merci. Anche a questo proposito il Governo ha detto ad un certo punto, che occorre dare sanatoria ad uno stato di fatto ormai irreversibile. E così l'ambito delle liberalizzazioni si è andato successivamente ampliando fino alla totale abrogazione di ogni limite. La consistenza del parco automezzi è salita vertiginosamente in poco tempo. I 360 mila autocarri del 1957 sono diventati 440 mila nel 1961. Nei primi dieci mesi del 1961 l'incremento delle immatricolazioni di nuovi autocarri è stato dell'ordine del 40 per cento rispetto ai dieci mesi precedenti.

Si può dire che i quattro quinti dei trasporti terrestri si svolgano ormai su strada ordinaria, e che l'espansione continui a ritmo sostenutissimo anche in termini di investimenti di capitali, se su 547 miliardi di investimenti effettuati nel 1960 nell'ambito dei trasporti, ben 431 sono stati assorbiti dai trasporti stradali.

Di questo stato di cose noi tutti conosciamo le conseguenze sia sul piano della sicurezza della circolazione sia su quello degli squilibri economici che si sono venuti a stabilire e che minacciano di inasprirsi negli anni venturi.

Il settore delle ferrovie concesse a imprese private offre motivo a preoccupanti meditazioni. Trattasi, come è noto, di una rete di comunicazioni estesa su circa 4.800 chilometri di linee.

Nessuno oggi ha più l'ardire di contestare il fallimento della legge n. 1221 del 1952, che ebbe come obiettivo di risanare e di ammodernare la gestione delle ferrovie concesse, mediante adeguamenti delle sovvenzioni e con lo stanziamento di elevati contributi a carico dello Stato. Si è detto che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

l'insuccesso della legge sarebbe da ascrivere all'imprevisto dilatarsi delle spese di esercizio, al lento incremento degli introiti, alla contrazione del traffico merci in relazione ai vantaggi, su brevi percorsi, offerti dall'auto-transporto e ad altre circostanze obiettive che non si erano potute considerare quando la legge fu approvata.

Secondo noi, la vera ragione dell'insuccesso non è qui, ma nel fatto che la speculazione dei soliti grossi complessi industriali — che si chiamano Edison, S. A. D. E., Fiat — possessori dei pacchetti azionari delle società in concessione, ha preso ancora una volta il sopravvento, assicurandosi, senza corrispettivo, tutti i vantaggi che dalla legge potevano derivare. Quanto agli ammodernamenti, salvo sporadiche eccezioni, le linee, i manufatti, le installazioni di sicurezza e il materiale rotabile sono stati lasciati nelle più squallide condizioni di abbandono. Il recente disastro di Catanzaro, che ha commosso non soltanto le genti della Calabria, ma tutti gli italiani, è la prova più clamorosa di questo abbandono. 71 morti e decine di feriti, come già è stato ricordato, sono nell'ultimo anno il tragico bilancio di una politica che affida al cinismo e dal dispotismo incontrollato di certe società il patrimonio e il denaro dello Stato e, quel che più conta, la vita di migliaia di cittadini italiani.

Io non so esattamente quale sia l'entità delle sovvenzioni e dei contributi che la Edison ha ricevuto nell'ultimo decennio per la gestione delle ferrovie calabro-lucane: si parla di un cospicuo numero di miliardi. Quello che posso dire di preciso, dopo aver visto di persona, dopo aver udito decine di cittadini, di sindaci, di consiglieri comunali, di sindacalisti dei comuni della provincia di Catanzaro attraversati dalla ferrovia calabro-lucana, è che a stento si riesce ad immaginare che migliaia di persone, in un paese civile, possano essere costrette a servirsi di una ferrovia che, per innumerevoli ragioni, non dà neppure le più elementari garanzie di sicurezza. Gallerie puntellate, viadotti diroccati, binari a scartamento ridotto di cui non si ricorda neppure più l'epoca in cui vennero installati, manutenzione ridotta a limiti inverosimili, scarsità di vetture, che rende normali i viaggi con decine e decine di persone in piedi, assiegate fin sulle porte. Così vengono gestite dalla Edison le ferrovie calabro-lucane.

Molti colleghi potranno, occorrendo, documentare che in altre parti d'Italia — in Emilia, in Sardegna, in Sicilia, in Campania —

le cose non vanno diversamente; anche qui le società concessionarie badano a lucrare nella misura più larga possibile le sovvenzioni e i sussidi dello Stato, senza minimamente preoccuparsi di assicurare alle popolazioni un servizio di trasporto decoroso e sicuro.

Sarebbe interessante a questo proposito, conoscere come è avvenuta nominativamente la distribuzione dei 24 miliardi prevista dalla legge n. 1221 e dalle sue successive integrazioni.

Intende il Governo lasciare ancora a lungo insoluto questo problema? Come pensa di risolverlo? E quando? Le popolazioni calabresi e lucane hanno manifestato la loro unanime aspirazione perché le concessioni siano subito revocate e il servizio venga assunto, previo il necessario riclassamento degli impianti, dall'amministrazione dello Stato. Noi consentiamo con questa legittima aspirazione e intendiamo sostenerla con tutta la nostra energia.

Con la statizzazione delle Calabro-lucane dovrà avviarsi una procedura di revisione di tutto il regime delle concessioni ferroviarie, che liquidi questo sistema di gestione irrimediabilmente superato.

Ci si può domandare se sia superato anche il sistema d'esercizio. È questo un problema che andrà risolto successivamente, caso per caso, in relazione allo stato delle strade parallele alle linee ferroviarie, e alle particolari esigenze delle zone servite. Intanto è necessario che lo Stato intervenga subito, non attenda cioè le scadenze delle concessioni, lasciando ancora per anni le popolazioni in balia delle società concessionarie, e correndo il rischio di vedersi riconsegnare domani ruderi di ferrovie e rottami di materiali assolutamente inutilizzabili.

La questione fu posta del resto, con dovizia di dati, dalle relazioni del gruppo socialista al bilancio di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1959-60. Oggi si ripropone in termini assai più gravi di allora, e va affrontata senza ulteriori indugi.

Alcuni incidenti recentemente avvenuti in grossi centri come Roma e Napoli hanno rivelato la gravità dei disservizi nei collegamenti fra le sedi di periferia e le zone industriali o metropolitane. Gli spostamenti quotidiani di masse, per ragioni di lavoro, si fanno sempre più rilevanti. Migliaia di operai, di impiegati, di studenti reclamano più razionali collegamenti fra i luoghi di lavoro o di studio e le loro dimore, costretti come oggi sono a impiegare buona parte del loro tempo libero in estenuanti attese e in viaggi che si svolgono

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

nelle più deprecabili condizioni. Questi servizi, la cui importanza va crescendo di giorno in giorno, rischiano di diventare caotici se il loro disciplinamento non verrà curato in tempo.

Squilibri, disservizi, insicurezza, generale malcontento; questo, onorevoli colleghi, è il risultato di quindici anni di cattiva amministrazione ispirata a un liberismo ibrido, in cui lo Stato è apparso non in veste di moderatore, ma di prodigo elargitore di denari e di privilegi.

La pressione dei monopoli ha condizionato l'azione dello Stato, trovandolo accondiscendente al compromesso e sempre più disposto a rinunciare alle proprie prerogative. A Bruxelles, in occasione della conferenza in cui la Commissione europea ha redatto il noto *memorandum* sulla politica comune dei trasporti, in applicazione dell'articolo 75 del trattato del mercato comune europeo, il nostro paese è stato qualificato « un paese di grande libertà di trasporti ». Questo riconoscimento è sintomatico, e conferma autorevolmente quanto sono venuto fin qui dicendo. Da Bruxelles, attraverso le dichiarazioni del *memorandum*, giunge un incoraggiamento al Governo italiano a proseguire sulla via imboccata, e ad accentuare anzi il carattere liberistico delle sue direttive. I cartelli che oggi dominano sulla politica di integrazione europea hanno fatto pesare le loro scelte, ed ora si apprestano a rendere operativo l'accordo sulla politica comune dei trasporti nei vari paesi della comunità. Alle ipoteche interne se ne aggiunge una di ordine internazionale, le cui conseguenze non tarderanno a farsi sentire se non interverrà subito un processo di chiarificazione circa i compiti dello Stato in tema di programmazione e di direzione economica.

Il Presidente del Consiglio ha dichiarato che la programmazione da lui preannunciata al Parlamento conterà, tra l'altro, sulla coordinata esecuzione degli interventi pubblici per introdurre un decisivo elemento armonico nell'evoluzione del mercato. Questa discussione offre al nuovo Governo la prima occasione per volgere al concreto i propri proponenti.

Gli obiettivi che il piano di finanziamento dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato si prefigge di conseguire noi li approviamo. Le nostre riserve riguardano l'idoneità del provvedimento, così come ci viene presentato, a conseguirli effettivamente, e la sua capacità di dare, in prospettiva, risultati efficaci in un ambiente economico seriamente

pregiudicato, senza che il Governo assuma contemporaneamente l'impegno di correggere quanto di anormale vi è in questo ambiente.

Il collega Armato ha bene interpretato, nella sua relazione, queste nostre perplessità, mostrando di dividerle. Con espresso riferimento alla disciplina che si intenderebbe dare alle autolinee, « è auspicabile » — egli ha scritto — « che le determinazioni da adottare non si dimostrino pregiudizievoli rispetto all'impegno di dare ordinazione unitaria ad una attività che deve assumere il grande ruolo di garantire un sistema di comunicazioni efficiente e moderno. Il sapere con precisione e con chiarezza ciò che si vuole, evitando e superando il crearsi di situazioni di grande incertezza, concorrerà positivamente a garantire un piano di opere, in cui la destinazione degli investimenti, per settore e per territorio si dimostrerà altamente produttiva e aderente ad una linea che sia espressione chiara di una politica dei trasporti ».

Sono grato al collega Armato di avere, con coraggio, introdotto nella relazione questa esigenza di chiarezza.

La relazione accoglie, sia pure sotto forma di auspicio, anche un'altra nostra preoccupazione: quella relativa all'entità del finanziamento e alla sua sufficienza a conseguire il fine dichiarato. « È vivamente auspicabile » — vi si dice — « che detto piano possa essere definito al più presto in modo da offrire le più formali garanzie a chi giustamente si preoccupa che esso si sottragga ad ogni sollecitazione particolare che, sia pur legittima, fatalmente contribuisca a pregiudicare l'organicità e l'armonia dell'investimento ».

Allorché domandammo la rimessione alla aula di questo disegno di legge, il nostro proposito fu di dar luogo ad un dibattito parlamentare che fornisse al Governo una chiara indicazione di massima in ordine alle direttive future, e nel contempo stabilisse un punto fermo: la necessità cioè di affrontare tutto il sacrificio occorrente per fare dell'azienda ferroviaria di Stato lo strumento fondamentale della nostra politica nel settore dei trasporti.

Il disegno di legge per il risanamento ed il potenziamento delle ferrovie, nel testo che la Commissione ha presentato all'Assemblea, prevede un'autorizzazione di spesa di 800 miliardi, senza più riferimento all'approvazione di un piano decennale di opere. Pur migliorando, per quanto riguarda il finanziamento, l'originaria impostazione governativa, esso propone una soluzione parziale del problema, non tenendo conto del risultato degli studi compiuti dalla Commissione tecnica incaricata

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

cata dal Governo, poco più di un anno fa, di esaminare la situazione dell'azienda ferroviaria.

Lo studio della Commissione, come ai colleghi è noto, ha preso come base un piano organico di opere predisposto dalla direzione generale delle ferrovie ed ha concluso con l'opportunità della sua adozione. La premessa di quel piano è costituita dallo stato attuale degli impianti e dei mezzi di esercizio dell'azienda ferroviaria, che può essere, per grandi cifre, così tratteggiato.

Nel solo sessennio dal 1956-57 al 1961-62 si è registrato un arretrato di manutenzioni e di rinnovi che oscilla fra i 210 e i 240 miliardi. A circa 104 miliardi ammonta l'arretrato relativo agli impianti fissi, a circa 126 miliardi quello relativo al materiale rotabile. Su 19.700 chilometri di binari, 6.770 (il 34 per cento) devono essere sostituiti; su 45.000 deviatori, 10.500 sono da rinnovare perché inefficienti. Il 65 per cento dei ponti e dei viadotti ed il 35 per cento delle gallerie, per la loro vetustà, necessitano di una manutenzione particolarmente accurata e dispendiosa, che non si è potuta, negli anni decorsi, attuare per mancanza di mezzi. Il 20 per cento dei fabbricati abbisogna di interventi radicali; il 50 per cento di grandi riparazioni; solo il 30 per cento può considerarsi in normale grado di efficienza.

3.600 case cantoniere (per complessivi 5.140 alloggi) sono da abbandonare e 5.430 (per complessivi 7.640 alloggi) da riclassare. 1.720 chilometri di linea debbono essere raddoppiati, 306 chilometri di linea, riguardanti relazioni di traffico importantissimo, attendono sostanziali e indilazionabili rettifiche.

Esistono 16.400 passaggi a livello, in media uno per ogni chilometro di linea, moltissimi dei quali incustoditi. La sicurezza della circolazione richiede la istituzione di blocchi elettrici, manuali e automatici, su almeno 4.420 chilometri di ferrovia. Sono da eseguire opere urgenti inerenti ai sistemi di telecomunicazione, di illuminazione, di segnalazione in linea e sui convogli; e devono essere resi sufficienti e più confortevoli i dormitori, le mense e gli alloggi del personale.

Su 7.858 carrozze per viaggiatori, che rappresentano l'attuale consistenza del parco, almeno 1.059 (che hanno la cassa di legno ed un'età media di 45 anni) vanno radiate dal parco e sostituite. Per migliaia di altre carrozze si impongono ammodernamenti più o meno radicali.

Dei 126.500 carri merci in circolazione, 36.500 hanno una attività che varia dai 40 ai 50 anni, per cui la loro sostituzione è indispensabile.

Devono essere immessi in esercizio 904 nuovi mezzi di trazione, di cui 363 a trazione elettrica e 541 a trazione *diesel*.

Con numerosi documenti, l'amministrazione ferroviaria ha richiamato l'attenzione del Governo su questa drammatica situazione. La stessa commissione di esperti ha ritenuto di doverlo sottolineare nel suo rapporto. Il paese forse ignora questa circostanza. Ma il paese, con allarme e preoccupazione crescenti, ha visto succedersi in questi ultimi anni una luttuosa serie di incidenti ferroviari che ha profondamente turbato gli animi ed ha posto con urgenza all'ordine del giorno il problema della sicurezza della vita dei cittadini che viaggiano sulle ferrovie. In undici anni, vale a dire dal 1950 al 1961, si sono verificati, sulla rete statale, 3.307 incidenti (circa 300 all'anno) dove hanno trovato la morte 600 viaggiatori: in media 55 all'anno.

Né può consolare il pensiero che in numerosi altri paesi europei l'incidentalità e la mortalità siano mediamente superiori a quelle italiane. Né può sdrammatizzare queste cifre il fatto che sulle nostre strade gli incidenti si contino a centinaia di migliaia e muoiano in un solo anno oltre 8 mila persone e se ne feriscano oltre 200 mila, come è avvenuto nel 1960.

Pur ammettendo che possa non esistere sempre un nesso diretto di causalità tra lo stato degli impianti ferroviari e gli incidenti che si verificano, dando pure al caso fortuito, alla forza maggiore, in altre parole, alla fatalità, la parte loro dovuta, dobbiamo dire che il rischio naturalmente insito in un'attività come quella del trasporto (si pensi ai 9 mila treni giornalieri e ai loro 700 mila chilometri di percorso), aumenta con progressione geometrica quando sistematiche omissioni di ordine politico compromettano, come in Italia è avvenuto per una lunga serie di anni, l'efficienza tecnica della struttura e dei mezzi di circolazione di una grande impresa statale di trasporto, qual è l'azienda ferroviaria.

I dati che ho voluto qui ricordare danno la misura e i termini del problema che ci sta di fronte.

Vogliamo che le ferrovie rinascano a nuova vita, che siano all'altezza del loro compito in una nazione in sviluppo come la nostra, e che diventino la spina dorsale di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

un sistema di trasporti equilibrato, efficiente, redditizio, preordinato all'interesse collettivo anziché al profitto dei gruppi monopolistici che hanno in questi anni ostacolato le nostre libere scelte.

Ebbene, onorevoli colleghi, diamo subito alle ferrovie tutti i mezzi finanziari indispensabili alla loro ripresa e proponiamoci di apprestare gli strumenti giuridici che questa ripresa debbono facilitare e rendere duratura.

Il piano di investimenti indicato dalla commissione degli esperti prevede la complessiva spesa di 1.477 miliardi e 312 milioni. Come sottolinea anche la relazione dell'onorevole Armato, 1.212 miliardi e 522 milioni dovrebbero essere destinati alla rete fondamentale; 146 miliardi e 180 milioni alla rete complementare; 118 miliardi e 610 milioni a quella a scarso traffico.

Il piano, a quanto ci dice la commissione nel suo rapporto, propone investimenti soltanto per il riclassamento ed il potenziamento della rete fondamentale e complementare, mentre per le linee a scarso traffico, per le quali è nei programmi dell'azienda un cospicuo ridimensionamento, si limita ad indicare quali sarebbero le occorrenze di solo riclassamento qualora venisse deciso il loro mantenimento in esercizio. Gli investimenti ritenuti necessari ammonterebbero dunque, giusta la programmazione che ne è alla base, a 1.368 miliardi e 692 milioni.

L'investimento di dubbia utilità sarebbe quello riguardante il riclassamento delle linee a scarso traffico, previsto in 118 miliardi e 610 milioni.

Vi è però da notare che il ridimensionamento della rete secondaria non è questione di lieve momento. Le linee a scarso traffico sono più di un centinaio e si snodano lungo un percorso complessivo di 5.200 chilometri.

Abbiamo detto altre volte in quest'aula che il ridimensionamento presuppone una soluzione adeguata di tutti i problemi connessi. Attuarlo senza prima aver risolto questi problemi significa andare incontro a grossi inconvenienti. Se è vero, come si sostiene, che il servizio stradale è, in alcuni casi, più economico del servizio ferroviario, si sostituisca pure il treno con l'autobus e con l'autocarro, ma si abbia prima la certezza che tale sostituzione sia consentita dalla capacità delle strade parallele a garantire in ogni stagione una sicura circolazione dei mezzi sostitutivi.

Resta poi da stabilire chi deve assumere la gestione di questi servizi stradali. Il no-

stro pensiero è che essi debbano essere affidati allo Stato o ad altri enti pubblici.

L'amministrazione ferroviaria dovrà, a questo fine, potenziare il più possibile l'istituto in grado di utilmente assumere, all'occorrenza, l'esercizio delle gestioni che lo Stato riserverà a sé stesso, cioè l'Istituto nazionale dei trasporti, conferendogli mezzi e struttura adeguati. I 118 miliardi dovranno essere perciò impiegati parte per il riclassamento delle linee a scarso traffico che per ragioni obiettive non possano (almeno per ora) essere soppresse, parte per l'allestimento di quanto occorrerà alla gestione diretta dei servizi sostitutivi che si rendessero attuabili.

Sono queste le ragioni per cui noi riteniamo che l'autorizzazione di spesa che il Parlamento è chiamato a deliberare debba essere dell'ordine di 1.500 miliardi. Ci si potrà obiettare che gli 800 miliardi proposti dal disegno di legge qui presentato dalla Commissione X potranno servire ad avviare il piano decennale ed essere successivamente integrati a tempo debito.

L'onorevole Armato già implicitamente ne fa cenno quando mette in rilievo che l'attuale testo della legge non contiene più « un riferimento all'approvazione di un piano decennale di opere ».

L'obiezione deve essere, secondo noi, respinta per una duplice ragione. La prima è che è necessario, come abbiamo già ampiamente sostenuto, avere una chiara visione dello scopo che vogliamo raggiungere e adeguare subito ad esso i mezzi. La seconda è che i tempi del rinnovamento vanno connoti negli stretti limiti indispensabili.

La necessaria e quanto più possibile ristretta gradualità dei tempi tecnici delle opere non può essere posta a base di una riduzione del programma e del finanziamento occorrente per realizzarlo.

L'onorevole Nenni, nel suo discorso sulla fiducia al nuovo Governo, ha opportunamente sollecitato la proposta di un piano di investimenti ferroviari, al di là del piano già previsto e sottolineato la necessità di stabilire la priorità dei trasporti pubblici su quelli privati.

Il finanziamento del piano ferroviario non può essere stabilito e votato che con il presupposto di modificare sostanzialmente la tradizionale linea di politica economica dei trasporti, di rinnovare e rafforzare l'azienda di Stato, in guisa da renderla lo strumento più efficiente di una nuova politica equilibratrice.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

Il Presidente del Consiglio ha già fatto presente che lo sviluppo del piano, oltre i limiti d'impiego del primo quinquennio sinora previsto, dovrà essere determinato nel quadro dell'atteso programma nazionale di sviluppo.

Noi sosteniamo, al contrario, che la programmazione generale della commissione istituita presso il Ministero del bilancio debba trovare nella decisione che la Camera sta per prendere un elemento indicativo fondamentale e inderogabile: l'affermazione della preminenza dell'intervento pubblico nell'assetto futuro dei trasporti italiani. Questa affermazione deve essere implicitamente contenuta nelle legge che voteremo e rappresentata dall'impegno immediato non solo d'iniziare, ma anche di portare a termine il risanamento dell'azienda ferroviaria. Questo impegno si sostanzia, anzitutto, nella somma da destinare a tale risanamento che, secondo noi, ripetiamo, non può essere inferiore a quella effettivamente occorrente.

Non ci pare nemmeno utile suddividere il finanziamento in due fasi quinquennali successive, assegnando 800 miliardi alla prima e solo ipotizzando 700 miliardi per la seconda. Quali ragioni potrebbero giustificare siffatta impostazione? Le presenti difficoltà di bilancio? Ma queste difficoltà (se già esistono) non andranno sicuramente scemando nel quinquennio venturo, anzi è prevedibile che si aggravino.

L'investimento che deliberiamo deve essere una scelta che voglia decisamente proiettare i suoi effetti nel futuro e impedire il ripetersi degli equivoci del passato. Noi domandiamo all'onorevole Armato di risolvere subito le preoccupazioni così manifeste nella sua relazione. E questa domanda estendiamo a tutti gli altri colleghi della democrazia cristiana.

Noi domandiamo ai colleghi socialisti di ricordare quanto scrissero nella relazione di minoranza al bilancio dei trasporti del 1959-60, quando giustamente sostennero che una modificazione radicale degli indirizzi della politica dei trasporti si rendeva necessaria, perchè i limiti entro i quali il risarcimento ferroviario poteva esser operato dall'interno dell'azienda si erano ristretti al punto che qualunque maggiore aspettativa era puramente illusoria. Nulla è obiettivamente cambiato da allora.

Oltre che nell'entità del finanziamento, l'impegno che noi oggi dobbiamo assumere si deve concretare anche in alcune indicazioni della Camera al Governo. L'indicazione

principale è che l'azienda ferroviaria non dovrà essere, una volta stabiliti i finanziamenti, abbandonata a se stessa. Il persistere dell'incontrollata concorrenza del mezzo stradale potrebbe riuscire esiziale nel periodo che occorrerà al compimento del suo riclassamento e del suo ammodernamento. Occorre perciò che venga approvata quanto prima una legge disciplinatrice delle autolinee e degli autotrasporti di merci, che non ratifichi lo *status quo*, ma lo corregga radicalmente. Occorre che la fisionomia giuridica della azienda ferroviaria venga ben definita nel funzionamento e nei compiti. Non basta stabilire che il consiglio di amministrazione avrà una composizione diversa da quella odierna, che a presiederlo non sarà più il ministro, che avrà poteri deliberanti nell'ambito delle materie su cui dà oggi soltanto dei pareri. Queste non sono che modificazioni formali.

Bisogna dare all'azienda delle ferrovie una collocazione nuova nell'assetto dei trasporti italiani e il Parlamento dovrà poterne seguire da vicino le vicende sia nella fase della sua ripresa sia in quella del suo auspicato sviluppo. Noi giudichiamo giusto che, in allegato ai prossimi bilanci dell'azienda, si debba dare comunicazione alle Camere del programma d'impiego dei fondi che con questa legge stanzieremo e degli stati annuali di avanzamento delle opere e dei lavori.

La programmazione, che ha già una sua base nel piano decennale predisposto dalla direzione generale delle ferrovie, dovrà essere deliberata dal consiglio di amministrazione cui devono essere subito conferiti i relativi poteri.

Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, non mi illudo di aver detto cose nuove. So che voi tutti conoscete quanto me, se non meglio, la situazione dei trasporti italiani e vi rendete conto della sua gravità. La ragione del mio intervento è stata una sola: ricordare alla Camera e al Governo che questa legge si giustifica solamente con il proposito di dare inizio ad una fase nuova della politica dei trasporti che rompa ogni collegamento con il passato. Noi siamo pronti ad inaugurarla purchè il proposito sia serio e definitivo. Il paese è chiamato ad un cospicuo sacrificio. Siamo sicuri che lo accetterà volentieri se gli si daranno le garanzie che esso non sarà inutile. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Sammartino. Ne ha facoltà.

SAMMARTINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervenendo nel presente di-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

battito, così denso di appropriate discussioni e, per tanti versi, di utili richiami, mi permetterò di aggiungere alcune considerazioni.

Ricorderò anzitutto che, discutendosi in quest'aula il bilancio dei trasporti per l'esercizio corrente, esattamente nella seduta del 24 ottobre 1961, la Camera aveva espresso da tutti i settori dello schieramento politico e con calore pari alla gravità del problema, l'urgenza del provvedimento che è venuto finalmente al nostro esame.

Dirò subito che meglio sarebbe stato se il disegno di legge concernente la vita e la vitalità delle ferrovie dello Stato avesse potuto essere approvato alcuni mesi prima. Esso era stato infatti presentato alla Camera il 14 settembre dello scorso anno dal ministro Spataro, oggi Presidente della Commissione permanente. Sono per altro certo che, mentre gioverà la discussione in corso a meglio illuminare tutta la pubblica opinione sulla reale situazione delle nostre ferrovie e sulla notevole portata, anche finanziaria, dei provvedimenti in esame, tale provvedimento verrà rapidamente approvato dalla Camera, tanto esso è necessario a rendere il settore dei trasporti ferroviari adeguato alle esigenze di un paese civile, che persegue una politica di sviluppo economico e sociale.

Si può dire e ripetere che è la prima volta che vediamo veramente aggredito il problema e affrontate le esigenze fondamentali dell'azienda ferroviaria. Il provvedimento, per la prima volta nel corso di un secolo di storia delle ferrovie, pone in programma uno stanziamento di fondi di proporzioni notevoli, che è da augurare incontri il favore di tutto il Parlamento italiano. Si può affermare che finora il problema dei trasporti è stato affrontato attraverso l'adozione di una serie di misure contingenti, non legate da un logico filo conduttore; oggi invece l'attenzione del Parlamento si ferma su un provvedimento preciso ed organico, che tale problema avvia a soluzione radicale e definitiva. Del resto, a prescindere dalle ultime, dolorose circostanze che hanno richiamato la inderogabile necessità di porre mano al problema senza ulteriori indugi, la soluzione è imposta dallo stesso incalzare dei tempi di attuazione del mercato comune europeo, il cui trattato istitutivo, al titolo IV, indica a grandi linee le misure di realizzazione della politica dei trasporti nell'ambito della nuova comunità internazionale. E l'Italia deve essere ancora una volta all'altezza della situazione e al passo con i tempi. D'altra parte, nel clima determinato da una serie di sfortunate circo-

stanze, l'attenzione dell'opinione pubblica e della stampa è stata attirata anche su incidenti di più modesta portata, del tipo di quelli che in un esercizio ferroviario, per quanto si voglia, non si riesce mai ad evitare del tutto e che sono avvenuti in ogni tempo e in ogni condizione.

Siamo così arrivati ad una fase che chiamerei di « tensione ferroviaria » e, come era da prevedersi, il grosso problema ha assunto una sua caratterizzazione politica. Comunque, una cosa è certa e chiara: che il pubblico è ansioso di veder marciare le ferrovie con un grado più elevato di sicurezza; determinare questa sicurezza nella piena efficienza dei mezzi è condizione essenziale per l'esercizio ferroviario.

Oggi non è più concepibile un esercizio ferroviario con macchine e linee « rimediate », non bene attrezzate, non sufficientemente rinnovate. Di qui l'estesa portata dell'odierno provvedimento, sul quale non ho motivo di soffermarmi in dettaglio, anche perché la relazione che per la X Commissione ha fatto l'onorevole Armato è tanto minuziosa ed esauriente da non esigere, a mio parere, ulteriori chiarificazioni. Ascolteremo infine il pensiero del signor ministro, che certamente conforterà della sua autorità e della sua profonda sensibilità al problema la nostra legittima aspettativa di una più vasta e più larga impostazione di tutta la politica dei trasporti nel nostro paese.

A me sembra doveroso sottolineare oggi la parte del provvedimento che si dimostra strumento di propulsione dello sviluppo economico e sociale delle regioni più povere d'Italia, che sono ancora quelle meridionali e delle isole. L'articolo 7 del testo della Commissione, infatti, stabilisce che una quota non inferiore ai due quinti delle forniture e delle lavorazioni sarà devoluta alle industrie meridionali: 320 miliardi di lire, dunque, consentiranno allo Stato di accentuare, come opportunamente fa rilevare il relatore, il suo intervento, sia in servizi di espansione produttiva, sia ai fini dell'incremento industriale del Mezzogiorno. È però auspicabile che l'impegno dell'investimento di 320 miliardi sia programmato per intero, sia in ordine alle costruzioni, sia in ordine alle forniture. Naturalmente questo impegno e questa preoccupazione non devono tradursi in motivo di ritardo nella esecuzione dei lavori programmati; l'esecuzione si esige tempestiva ed immediata.

Le statistiche ufficiali dei traffici viaggiatori e merci sulle ferrovie dello Stato

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

confermano un incremento sempre più crescente e, di fronte al fenomeno, la stessa nostra azione singola di parlamentari, che portiamo in quest'aula la voce e le istanze delle popolazioni rappresentate, acquista una nuova prospettiva. Noi avvertiamo non ulteriormente possibile, per esempio, che su ogni istanza, intesa a sollecitare il potenziamento dei servizi su questo o quell'itinerario ferroviario, la risposta continui ad essere la stessa di sempre: l'impossibilità per l'azienda di accogliere, per mancanza di mezzi, istanze e voti di zone, di regioni, di enti, di comunità, di singoli cittadini.

È il caso, per esempio, delle insistenti richieste che le camere di commercio di sei province interessate — Pescara, Chieti, L'Aquila, Campobasso, Caserta e Napoli — vanno presentando da oltre un anno per ottenere l'istituzione di un servizio di treno diretto da Napoli a Pescara, via Isernia, in aggiunta a quello esistente da Pescara a Napoli. A queste richieste ha dato ripetutamente risposta negativa il Ministero che, mentre conferma che l'istituzione di questo convoglio dalla metropoli del Mezzogiorno all'importante centro dell'Adriatico, attraverso le province surricordate, è ritenuta utile e necessaria, rende noto che la richiesta non può essere accolta, perché manca all'azienda la disponibilità di vetture ferroviarie da immettere nell'esercizio che si sollecita. Questa è la risposta, sempre uguale e monotona, pervenuta proprio in questi giorni anche ad una interrogazione che, con numerosi colleghi, avevo avuto l'onore di presentare al signor ministro dei trasporti in ordine al problema, che trova giustamente ansiose e interessate le popolazioni di province e di zone — è superfluo il ricordarlo — fra le più depresse d'Italia, quali sono appunto le province e le zone dell'Abruzzo e del Molise.

In proposito, proprio oggi il sindaco di uno dei maggiori centri interessati, letta la risposta negativa all'interrogazione, mi scrive e così commenta: « Non è una risposta soddisfacente, ma occorre insistere per ottenere; voglia ella ripetere forte che il progresso civile delle nostre popolazioni è strettamente legato a questi fattori, i quali sono essenziali alla stessa esistenza fisica di molta gente su questi monti ».

È del 12 corrente, poi, la risposta del direttore del compartimento delle ferrovie dello Stato di Napoli alla richiesta, anch'essa ripetuta e documentata, perché il direttissimo Pescara-Napoli effettui la fermata per i viaggiatori alla stazione di Venafro dove, si badi

bene, quel treno effettua la fermata di servizio ma... con divieto di carico dei viaggiatori! La risposta è ancora negativa e le ragioni sono consacrate nella lettera che vi leggo: « Le condizioni non favorevoli, che costrinsero questa direzione a non dare accoglimento alla proposta di fermata per viaggiatori a Venafro dei treni AT 335 e AT 336 permangono tuttora. Invero, i predetti treni, costituiti di una sola automotrice per 56 posti, risultano saturi di frequentazione, per cui, pur non considerando altre difficoltà di ordine tecnico, una maggiore affluenza dei viaggiatori conseguente l'eventuale concessione della fermata a Venafro aggraverebbe la già disagiata situazione dei viaggiatori, con immancabili reclami, intesi ad ottenere un aumento di composizione dei treni stessi, che, allo stato delle cose, per la forte carenza di mezzi leggeri, non potrebbe essere effettuata con più di un elemento. Assicuro, comunque », ecc.

Questa la lettera, onorevoli colleghi. In altri termini, il direttore del compartimento dice: quel treno è stracarico; se concediamo la fermata che si desidera, il carico aumenta e con esso il disagio dei viaggiatori; questi ben presto chiederanno che alla sola vettura in esercizio se ne aggiunga una seconda; questa richiesta non si potrà accogliere, perché non abbiamo assolutamente disponibilità di vetture ferroviarie!

Di siffatte esemplificazioni potremmo citarne a dozzina, ma valga questa, esplicitamente ricordata a riprova della necessità di questa legge e dell'urgenza della sua approvazione, che cominci a porre l'amministrazione delle ferrovie in grado di soddisfare con i dovuti mezzi le esigenze di tutte le popolazioni, di tutte le zone, di tutte le regioni del paese.

Quando si parla di urgenza del provvedimento non si può ignorare che, per quanto si fa o si voglia fare in fretta, tutto è subordinato ai tempi tecnici necessari per le opere, che si dovranno eseguire lasciando correre ininterrottamente 9 mila treni al giorno sui binari e subordinatamente alle forniture che impegneranno l'organizzazione produttiva di tutta la nazione. E, invece, noi sentiamo che bisogna far presto e bene, e che i 1.500 miliardi in previsione di spesa devono essere utilizzati con criteri ispirati ad equità e giustizia nei confronti di tutte le regioni del paese.

Da questi criteri di ripartizione della spesa non dovrebbero escludersi le prospettive che si vanno felicemente aprendo su vaste regioni, tradizionalmente povere, per

le quali però oggi si vanno progettando piani di sviluppo industriale, anche a seguito del ritrovamento di giacimenti di idrocarburi, dalla cui estrazione e lavorazione regioni e zone ad economia esclusivamente agricola, si attendono la possibilità di elevare tale economia a livello industriale.

Ora, è a queste regioni che bisogna guardare anche e soprattutto in termini ferroviari. Cosa chiedono queste regioni alla politica del Governo, di tutti i governi che si sono finora succeduti nel dopoguerra? La elevazione del tenore di vita delle popolazioni, la possibilità di un lavoro equamente retribuito e possibilmente in casa propria o, per lo meno, in patria. Presupposto di queste possibilità, base di questo anelito generale, che ci palpita intorno pressante e insistente, è la creazione di servizi per la migliore e più efficiente produzione di beni; laddove i servizi esistono ma sono inefficienti bisogna intervenire con concrete provvidenze, affinché le regioni più arretrate si mettano al passo con quelle più avanzate.

Per restare all'argomento delle ferrovie, io sostengo — e non per la prima volta in quest'aula — che in certi casi, nonostante tutto, nonostante lo sviluppo stradale minore, che non va dimenticato, verificatosi in questi ultimi anni, esse sono ancora le arterie vitali per molta parte del nostro popolo. E ciò va detto e riconosciuto non solo sul piano puramente psicologico, che, da responsabili, quali ci sentiamo, della buona amministrazione del pubblico denaro, dobbiamo ignorare o per lo meno non sopravvalutare; sebbene sia assai più diffusa di quanto non si creda la sensazione di sentirsi legati al mondo se si ha vicino una stazione ferroviaria; abbandonati da Dio e dagli uomini quando una stazione non c'è.

Dicevo che la presenza e l'efficienza delle ferrovie in zone povere non è solo un elemento psicologico, ma risponde a concrete esigenze di vita. Considerate un'istante il Molise dove, su 136 comuni ed oltre una cinquantina di grossi agglomerati frazionali, appena una quarantina sono serviti dalla ferrovia. È il caso di ricordare che anche nelle recenti tormentate nevose, che si sono tradotte in una nuova, pesante calamità per intere zone e paesi, la ferrovia ha rappresentato l'ancora di salvezza, l'unico segno vivo del legame di tutta una gente col resto del mondo civile.

Si può allora ben comprendere il perché dell'allarme, delle agitazioni e delle proteste delle nostre popolazioni ogni volta che si

prospetta la minaccia della soppressione di quelle ferrovie, perché facenti parte della rete a scarso traffico. La nostra non è una difesa pura e semplice della ferrovia. La difesa del trasporto ferroviario è determinata dalla constatazione che nelle zone di cui parlo la strada, intesa in senso lato, che dovrebbe costituire il surrogato valido e perfino miracoloso della ferrovia, non vi è ancora, e, quando essa vi sarà, non riuscirà a sottrarre dall'isolamento invernale centinaia di migliaia di cittadini che hanno verso lo Stato eguali obblighi e doveri di quelli ai quali la sorte ha consentito di vivere e di lavorare in regioni dotate di tutti i beni e servizi concepiti dalla più moderna tecnica stradale e ferroviaria. A questo punto mi sia consentito di rivolgere un pensiero ammirato e grato ai funzionari ed ai cantonieri dell'«Anas», agli agenti della polizia stradale, ai carabinieri, ai vigili del fuoco, ai finanzieri per le prove di eroica dedizione al dovere, che ancora una volta hanno dato nell'assolvimento di difficili e rischiosi compiti, a salvezza delle popolazioni, in occasione delle recenti calamità.

La difesa del servizio ferroviario, dicevo, nel caso che ho davanti a me, è giusta e doverosa perché la ferrovia è ancora lontana dall'aver esaurito la propria funzione economico-sociale e perché, ove essa ci mancasse, verrebbe a mancarci qualsiasi altro strumento di comunicazione celere e sicuro.

Bisogna perciò porsi il problema dell'ammodernamento e del potenziamento di quelle linee, la cui passività finanziaria trova la prima spiegazione nella povertà che dirò costituzionale delle popolazioni delle nostre montagne. Io conosco e conto persone che fanno a piedi decine di chilometri di strada per... risparmiare qualche centinaio di lire di autobus o di treno! A questo punto siamo ancora noi, onorevoli colleghi, tanti dei quali, felici loro, hanno innanzi allo sguardo quadri e situazioni di un'agiatezza che consola.

Ma, mentre ci si apre l'animo a sperare nella industrializzazione, fonte di nuovi redditi e di nuove forme di vita, le ferrovie così come oggi là si presentano, reclamano una robusta iniezione di tonico potente. Il circolo è vizioso, onorevoli colleghi: le industrie non sorgono (li ho sentiti io autorevoli esponenti della grande e della media industria) dove non sono ferrovie; le ferrovie non si tengono in vita e tanto meno si costruiscono dove non vi sono complessi industriali di rilievo. Bisogna uscire da questo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

circolo e decidersi ad accettare quest'altra verità: portare le industrie dove non ve n'è ancora traccia e i traffici saliranno a dimensioni impensate.

Debbo ricordare che nelle dichiarazioni programmatiche dell'onorevole Presidente del Consiglio, all'atto dell'insediamento di questo Governo e nel discorso tenuto dallo stesso Presidente del Consiglio alcuni giorni fa in una città lombarda, abbiamo sentito confermare la decisa volontà di fare tutto quanto occorra per l'elevazione delle regioni e delle zone più povere del paese. Queste cose le andiamo dicendo per la verità da molti anni, a queste cose noi crediamo con la fede di sempre e vorremmo che si passasse davvero alla fase di esecuzione. Signori ministri, dite all'onorevole Presidente del Consiglio che il Molise non può più aspettare; il Molise attende di essere gradualmente, ma sicuramente, ammesso a parità di condizioni fra le più elette regioni d'Italia. E cominciamo col potenziare ed ammodernare le sue ferrovie, che rappresentano un lato solo della nostra economia e che, pertanto, sono tutto oggi la sola linfa vitale di vaste zone montane. Ci aiuti il Governo a creare, per esempio, giacché siamo in tema, una bella fabbrica di vetture ferroviarie nel Molise, dove solo alcuni mesi fa è stato smantellato persino il deposito locomotive che da un secolo era a Campobasso, e intorno al quale lavoravano e vivevano un centinaio di famiglie. Si costruisca, si installi anche nelle nostre zone un'industria connessa con le opere ferroviarie. E sarà un inizio positivo, sarà la dimostrazione che si vuole veramente passare dalle parole ai fatti. Altrimenti come arresteremo la fuga inesorabile dalle campagne, l'esodo all'estero di migliaia di giovani, documentato dalle cifre dell'ultimo censimento, che pongono l'Abruzzo e il Molise in testa alla statistica di più forte diminuzione di popolazione in Italia? Cominciamo dalle ferrovie per attuare l'impegno assunto dal Governo di impostare un'organica programmazione dell'espansione economica per lo sviluppo organico ed omogeneo dell'economia locale di zone e regioni, e dell'economia generale del paese.

In questo quadro, onorevoli colleghi, pongo, preminenti e non ulteriormente derogabili, alcuni problemi specifici, che interessano più da vicino la mia regione. Di essi già feci esplicita menzione nel mio intervento del 24 ottobre scorso, ma non sarà superfluo il ripeterli in occasione del dibattito sulla presente legge.

Che cosa chiedo che nell'ambito di questo provvedimento venga considerato? In primo luogo il raddoppio del binario sulla linea adriatica da Ancona a Foggia. Il problema è analogo a quello della sponda tirrenica, ha uguale importanza per tutta l'economia italiana, specialmente per quella parte di essa che nasce e gravita sul versante Adriatico da Venezia attraverso Ancona, Pescara, Vasto, la nostra Termoli, fino a Brindisi e Taranto. Si tratta di un'opera ormai indilazionabile della quale quanti hanno seguito attraverso stampa, radio e televisione ciò che è avvenuto nelle ultime settimane non possono non auspicare l'urgenza della realizzazione. Aggiungo che, là dove non dovessero bastare per la soluzione di questo problema i fondi che andiamo ad approvare con questo provvedimento, è necessario che subentri la Cassa per il mezzogiorno, così come lodevolmente ha fatto, spendendo non so più quante decine di miliardi, per il raddoppio del binario sulla linea tirrenica da Battipaglia a Reggio Calabria.

Il secondo problema riguarda il completamento del raddoppio del binario sulla Roma-Napoli, via Cassino. Mi sono assai compiaciuto ascoltando stamane l'onorevole Colasanto, il quale ne ha parlato con la passione del tecnico, oltre che del parlamentare cosciente. Si tratta, oltre tutto, di riparare un danno di guerra. Prima della guerra, la Roma-Napoli, via Cassino, era infatti costituita di due binari: dopo la guerra, la tratta Ceprano-Sparanise è rimasta ad un solo binario, pur essendo preparata la sede per il secondo. A giustificazione di questa remora, non ulteriormente tollerabile, si adduce la spesa. Si tenga presente che quella linea potrebbe invece costituire una via di più rapido scorrimento del traffico per le Puglie, fino a Caserta, traffico che oggi si svolge esclusivamente sulla Roma-Napoli, via Formia, sovraccariata da una cinquantina di coppie quotidiane di treni viaggiatori e di non so quanti treni merci. Il giorno in cui l'amministrazione delle ferrovie ripristinerà il doppio binario su tutta la linea, i convogli per la Puglia potrebbero essere instradati sulla Roma-Napoli, via Cassino, fino a Caserta. Il vantaggio sarebbe enorme per il traffico della capitale a Bari e, più direttamente, se ne gioverebbe il Molise.

Il terzo problema interessa le comunicazioni del Molise con Roma. La direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie ha presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto per la costruzione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

della variante ferroviaria Venafro-Rocca d'E-vandro-Cassino, la quale, come prima fase della costruzione, considerata sempre attuale, della direttissima Roma-Campobasso-Bari, abbrevierebbe di un'ora il percorso ferroviario dal Molise alla capitale, che oggi si copre in cinque ore. E non si dimentichi che siamo la regione limitrofa al Lazio!

Quando, dunque, il supremo consesso tecnico avrà dato la sua sanzione positiva al progetto, onorevoli colleghi del Governo, passate anche questo voto ai ministri interessati - il ministro dei lavori pubblici ed il presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno - perché, ciascuno nell'ambito della sua competenza, trovino tutti i mezzi necessari alla soluzione del problema, così come esso è stato studiato e impostato. Avremo dato così una mano alle nostre popolazioni. Ricordiamo che la produttività dei servizi ferroviari, nel quadro della coordinate sociali ed economiche, deve essere valutata sul piano della intera economia nazionale e non su quello puramente contabile dell'azienda ferroviaria.

In conclusione, chiediamo una maggiore sensibilità dell'amministrazione dei trasporti ai nostri problemi e una più adeguata rispondenza alle istanze che noi qui portiamo delle popolazioni rappresentate.

Ho fiducia che il provvedimento al nostro esame concorrerà positivamente a garantire un piano di opere in cui la destinazione degli investimenti per settore e territorio si rivelerà certamente aderente ad una linea che sia espressione chiara di quella politica di rinnovamento tesa a sollecitare lo sviluppo sociale di tutto il paese ed a garantire la sicurezza civile di tutti gli italiani. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

CUTTITTA. *Segretario*. legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze e dell'interno, per conoscere l'entità dei danni causati all'agricoltura nelle province di Napoli e Caserta dalle recenti avversità at-

mosferiche - nevicate e gelate - che hanno colpito larghe zone delle province stesse.

« L'interrogante chiede ancora di conoscere quali provvedimenti intendano adottare i ministri stessi per venire incontro ai coltivatori danneggiati ed in particolare se non intendano disporre la delimitazione delle zone danneggiate ai fini dell'applicazione della legge n. 739 del 1960.

(4689)

« GOMEZ D'AYALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se nella tragica sciagura ferroviaria del 9 marzo di Castelbolognese non abbia notevolmente pesato la carenza di segnalazioni, cioè la mancanza di una segnalazione illuminata di notte oppure del segnale di preavviso disposto a « via impedita », così come avveniva fino ad alcuni giorni prima della sciagura stessa.

(4690)

« DEGLI ESPOSTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del turismo e dello spettacolo, per conoscere i motivi per i quali non è stato possibile applicare la regolamentazione, promossa e illustrata dallo stesso ministro in Parlamento, tendente a subordinare, a partire dalla stagione 1961-62, il primo tesseramento di un giocatore di calcio proveniente da federazioni estere al versamento alla cassa della F.I.G.C., da parte della società interessata, di una somma pari al 15 per cento dell'importo pattuito per acquisire il diritto al tesseramento e comunque non inferiore a dieci milioni di lire. Poiché le somme così ottenute vanno devolute a vantaggio delle attività calcistiche di carattere prettamente dilettantistico, gli interroganti chiedono se non si ritenga opportuno rendere operante l'auspicata regolamentazione finanziaria, considerate le perduranti precarie condizioni delle attività calcistiche dilettantistiche.

(4691)

« LECCISI, MANCO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ed i ministri dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste, delle partecipazioni statali e delle finanze, per sapere quali provvedimenti, in via del tutto straordinaria, intendono di prendere o di proporre al Parlamento a favore di alcune province, che le più recenti statistiche e indagini sul reddito classificano come poverissime, la cui partecipazione al reddito nazionale si è ridotta alla metà della media nazionale.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

« Esse sono Enna, Lecce, Reggio Calabria, Frosinone, Catanzaro, Caltanissetta, Agrigento, Potenza, Avellino e Cosenza. Il miglioramento di altre province negli ultimi 10 anni, anche se limitato, non ha fatto che mettere in maggiore evidenza l'arretratezza e l'arretramento di queste province, più delle altre sottoposte al flusso migratorio di manodopera.

« Perciò gli interroganti sollecitano i provvedimenti straordinari per venire in aiuto di queste zone depresse fra le depresse, che solo con un intervento pubblico e sollecito possono sollevarsi dalla situazione avvilita di sottoccupazione e di sotto consumo.

(4692) « RUSSO SALVATORE, MINASI, MESSINETTI, GREZZI, CALASSO, DI BENEDETTO, MISEFARI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se sia informato del gravissimo malcontento che si è diffuso tra gli abitanti delle contrade San Michele, Selvetta e Palazzo di Cassino in seguito ad una sentenza della Corte di cassazione, che li condanna a pagare la somma di 476 milioni di lire per decime arretrate dal 1900 su circa 300 ettari di terra che i loco antenati avevano avuta in concessione nel secolo decimo dal monastero di Montecassino;

per sapere inoltre se, vista la impossibilità nella quale si trovano i 600 contadini interessati di versare la somma suddetta (fra l'altro superiore almeno di tre volte al valore del fondo), in attesa che si possa trovare una soluzione equa per la gravissima e singolarissima controversia, non ritenga intanto necessario intervenire per far sospendere il pagamento delle spese di giustizia, allo scopo anche di non esasperare ulteriormente gli animi con continue ed inutili minacce.

(22535) « COMPAGNONI, SILVESTRI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se corrisponda al vero la pubblica denuncia fatta a Rovereto (Trento) secondo la quale un operaio della cartiera A.T.I. (società con pacchetto di maggioranza del monopolio tabacchi) sarebbe stato licenziato in tronco per essersi rifiutato di fare ulteriore lavoro festivo con rinuncia alla giornata settimanale di ferie; per sapere se in ogni modo per tale licenziamento siano state rispettate le procedure previste dagli accordi

intersindacali, in particolare per quanto riguarda la considerazione da accordare ai membri delle commissioni interne.

(22536)

« VERONESI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e della pubblica istruzione, per sapere se è a loro conoscenza che in diversi istituti tecnici d'Italia si è proceduto, da parte dei provveditori agli studi, alla assegnazione degli incarichi di insegnamento per i professori non di ruolo con orari di cattedra, così come previsto dalla circolare del 20 settembre 1961, n. 266, del Ministero della pubblica istruzione, senza i completamenti di orario a 18 ore settimanali.

« Gli uffici regionali di riscontro, però, in sede di controllo, hanno effettuato rilievi ed ordinato recuperi nei confronti di tutti gli insegnanti aventi la cattedra ma non il completamento di orario. Si viene così a creare una situazione di grave disagio economico per moltissimi insegnanti con carico di famiglia, che, a partire da questo mese di marzo 1962, si vedrebbero decurtato notevolmente lo stipendio finora percepito per 18 ore settimanali. Pertanto l'interrogante chiede ai suddetti ministri se non sia il caso di disporre, di concerto, in modo che il trattamento di cattedra (pagamento per 18 ore settimanali) venga mantenuto agli insegnanti degli istituti tecnici con incarico di cattedra, i quali, così come previsto dai nuovi orari e programmi d'insegnamento per tali istituti secondo il decreto del Presidente della Repubblica 30 settembre 1961, n. 1222, per l'adozione dei quali sono state dettate istruzioni con la citata circolare n. 266, « assolvono l'intero orario indicato per ciascuno insegnamento o gruppi di insegnamento nelle tabelle allegate, anche se, per mancanza di classi collaterali, non sia possibile il completamento fino alle 18 ore settimanali », così come è testualmente scritto nella medesima circolare n. 266.

(22537)

« MISASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione, delle finanze e degli affari esteri, per conoscere se siano al corrente della situazione impositiva in cui vengono a trovarsi gli insegnanti italiani di Tripoli (Libia).

« Dall'ottobre 1960 infatti il governo libico ha preteso dal datore di lavoro (Consolato generale d'Italia) il versamento dell'importo dell'8 per cento a titolo di ricchezza mobile sulle competenze percepite dagli insegnanti italiani per il lavoro prestato in Libia.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

« Ne consegue che, dal 1° ottobre 1960, tali retribuzioni sono soggette ad una doppia imposizione, una effettuata dallo Stato italiano, l'altra dallo Stato libico e, per esso, dal Consolato generale d'Italia.

« Ciò premesso, l'interrogante chiede se i ministri competenti non vedano in tale circostanza una violazione dell'articolo 7 della legge sulle imposte dirette. Tenendo poi conto del fatto che lo Stato italiano non ha ancora alcuna convenzione con lo Stato libico sulla doppia imposizione, l'interrogante chiede se non si può procedere ad esonerare gli insegnanti italiani in Libia dalla ricchezza mobile trattenuta, in Italia, dallo Stato italiano sulle loro spettanze.

(22538)

« PEDINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere:

1°) se sia informato che il provveditore agli studi di Milano ebbe a chiedere, come di norma, al Ministero lo stanziamento di una cifra che ponesse il provveditorato stesso nella condizione di disporre di uno stanziamento adeguato alle esigenze del normale svolgimento della sessione autunnale e precisamente degli esami del settembre 1961;

2°) se consti al ministro che la somma stanziata per soddisfare le suddette esigenze, sia stata così notevolmente ridotta da provocare la esclusione di circa 30 (trenta) commissioni e, cioè, di circa 210 professori dal compenso dovuto;

3°) se risulti al ministro che, nonostante i reiterati solleciti del provveditorato agli studi di Milano al ministro della pubblica istruzione, quest'ultimo non abbia provveduto, non solo alla integrazione della somma, ma neppure a dare un qualsiasi cenno di risposta, atto a dare assicurazione all'interessato del soddisfacimento della sua legittima istanza.

« L'interrogante chiede al ministro quali motivi possano giustificare questa inopinata ed inopinabile carenza e se abbia dato od intenda dare assicurazione sull'adempimento di quanto richiesto.

(22539)

« SERVELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per risolvere i gravi problemi che assillano il comune di Lucca Sicula, uno dei centri più depressi della provincia di Agrigento.

« La necessità di una ammodernata e completa rete fognante, di cui in atto è sprovvisto quel centro abitato e la cui lunghezza è prevista in circa otto chilometri, è particolarmente avvertita unitamente alla indispensabile rete idrica interna per ora in condizioni veramente disastrose.

« Nel sottolineare l'urgenza di tali provvedimenti, atti a determinare condizioni di vero vivere civile, appare inoltre particolarmente urgente dare evasione alle richieste presentate dagli amministratori comunali in ordine ai sopracitati problemi e corredate dai relativi progetti.

(22540)

« DI LEO, GIGLIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non ritiene di dover intervenire per la eliminazione di quelle fermate intermedie che effettua il treno R-52 con partenza da Roma alle ore 13,30 e che raggiunge Lecce dopo nove ore.

« Tali fermate in verità fanno perdere al treno la qualifica di rapido, per cui, se non è possibile ridurre la durata del percorso, sarebbe auspicabile la sua trasformazione in direttissimo, qualifica che corrisponderebbe alla sua effettiva attuale funzione, facendo risparmiare ai viaggiatori il supplemento-rapido che l'amministrazione delle ferrovie si percepisce.

(22541)

« CALASSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non ritiene di dover prendere in positiva considerazione le istanze dei ferrovieri di Cassino, i quali lamentano che la già scarsamente attrezzata sala assegnata alla riserva del personale viaggiante viene adibita in via normale anche a ricovero per i detenuti comuni in transito per quella stazione ferroviaria.

« Si fa in proposito notare che nello stesso fabbricato della stazione ferroviaria di Cassino esiste una apposita camera di sicurezza.

(22542)

« DEGLI ESPOSTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali passi intende fare per assicurare che il servizio postale di Pantelleria venga assicurato con assoluta regolarità dai piroscafi addetti ad esso. Risulta infatti, che talvolta, come per esempio il 10 marzo 1962, essi non effettuano neppure la regolare sosta a Pantelleria, nel loro viaggio da Lampedusa a Trapani.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

« L'interrogante chiede inoltre se non si intenda ripristinare il servizio aereo, sospeso mesi or sono.

(22543)

« PIERACCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della sanità e della marina mercantile, sulla decisione adottata dall'Azienda monopolio banane di dirottare dal porto di Napoli due navi provenienti dalla Somalia e cariche appunto di banane. Tale dirottamento verso altri porti nazionali danneggia gravemente il traffico portuale. Esso sarebbe in relazione ad un provvedimento delle competenti autorità fitosanitarie la cui validità sembra, sinora inspiegabilmente, limitata al solo scalo partenopeo.

« L'interrogante chiede pertanto dettagliate informazioni e notizie dei provvedimenti che si intendono adottare per evitare il danno lamentato.

(22544)

« CAPRARA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza del malcontento degli amministratori locali e delle popolazioni dell'Amiata (Siena e Grosseto) a seguito dell'atteggiamento assunto dalla prefettura di Grosseto nei confronti della comunità montana del monte Amiata — costituita con decreto ministeriale 5 giugno 1959, n. 16500.3.15, e che comprende i comuni delle province di Siena e Grosseto — la quale si è vista respingere decine di delibere e quindi non ha potuto assolvere ai suoi compiti;

e per sapere se non intenda intervenire per condurre una indagine su tali fatti e per far sì che le deliberazioni della comunità siano sollecitamente approvate dagli organi di tutela.

(22545)

« TOGNONI, BARDINI, BECCASTRINI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della difesa, per sapere se intenda provvedere, come è apparso da alcune notizie pubblicate dai giornali sardi, al ripristino dell'aeroporto di Vena Fiorita nel comprensorio di Olbia, per esaudire finalmente l'aspirazione delle popolazioni della Gallura e del nuorese, che nella riattivazione della linea aerea Olbia-Roma ravvisano un mezzo essenziale di dilatazione e di progresso per lo sviluppo dell'economia e della vita sociale della zona interessata e di tutta la Sardegna.

(22546)

« BARDANZELLU ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se sia a conoscenza che una delle più belle sculture sarde, il gruppo ligneo medioevale della " Deposizione " di Bulzi, risalente al XIII secolo, giaccia in uno scantinato, fra la polvere, l'umidità e i topi, in attesa che si restauri l'altare della chiesa di San Pietro delle Immagini, monumento nazionale, insigne per la sua architettura romanico-pisana.

« L'interrogante chiede che il Ministero intervenga con provvedimenti adeguati in modo che la pregevolissima opera sia salvata e collocata, dopo i necessari restauri, al suo posto antico sull'altare.

(22547)

« BARDANZELLU ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, per conoscere le ragioni per le quali non si è provveduto, a tutt'oggi, alla regolarizzazione della concessione data sin dal 1905 alla Edison Volta di Milano per la centrale elettrica sul Ticino a Vigevano, concessione scaduta nel 1935 (millenovecentotrentacinque).

« La mancata regolarizzazione di una situazione di fatto, che si trascina da ben 17 anni e che vede la predetta Società quale concessionaria abusiva di un diritto non legalizzato, ha impedito ad alcuni comuni ed alla amministrazione provinciale di Pavia di ottenere l'autorizzazione, a norma della legge 4 dicembre 1956, n. 1377, per l'applicazione dei sovracanonici idroelettrici, consentendo alla Edison Volta di sottrarsi al pagamento di cospicue somme a favore delle amministrazioni locali danneggiate dalla utilizzazione delle acque del Ticino.

« L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere quali urgenti provvedimenti si intende adottare per far cessare tale dannosa e ingiustificata situazione.

(22548)

« SOLIANO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, delle finanze e della marina mercantile, per conoscere come si propongono di intervenire in favore delle disagiate popolazioni delle province di Trapani, Palermo ed Agrigento, sulle quali nei giorni scorsi si è abbattuto un violentissimo fortunale a carattere ciclonico, che ha distrutto numerose imbarcazioni da pesca, buttando sul lastrico centinaia di famiglie, le quali si sono viste improvvisamente private dell'unico strumento di lavoro e di vita.

« L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se i dicasteri interessati non ritengano,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

in conseguenza dei danni che il fortunale in questione ha anche arrecato alle colture erbacee ortofrutticole ed a quelle arboree, come viti ed agrumi, di disporre — anche per sopperire ai gravi danni arrecati a dette colture dalle gelate primaverili di questi giorni, che hanno letteralmente bruciato i teneri germogli — l'applicazione della legge n. 739, onde esonerare dal pagamento di qualsiasi tributo gli agricoltori danneggiati.

(22549)

« DEL GIUDICE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se, in considerazione della equiparazione dei dipendenti degli uffici locali ed agenzie delle poste e delle telecomunicazioni ai dipendenti del ruolo ordinario, accordata con leggi n. 656 del 5 giugno 1952, n. 120 del 27 febbraio 1958, n. 4 del 4 gennaio 1960 e n. 1406 del 31 dicembre 1961, non creda opportuno promuovere provvedimenti perché ai primi, all'atto del collocamento in pensione, venga erogata l'indennità di buona uscita pari a quella che viene liquidata ai dipendenti di ruolo ordinario.

(22550)

« CERAVOLO MARIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere se non ritenga di dover intervenire presso la presidenza della camera di commercio di Caserta, la quale usa criteri di assurda e inaccettabile discriminazione nei rapporti con le associazioni sindacali di categoria al punto che, nel mentre rifiuta per i rispettivi congressi l'uso del salone all'Unione provinciale delle associazioni contadine e alla Lega provinciale delle cooperative, lo concede alla Confida, all'A.N.G.A.N., nonché alla C.C.D.D. che di quel salone normalmente dispone per le sue riunioni.

(22551)

« RAUCCI, GOMEZ D'AYALA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della difesa, per sapere se risponda a verità la notizia secondo la quale il comandante dell'Accademia aeronautica di Caserta sarebbe da oltre tre anni il generale di divisione Magistrelli.

« Se essa risponde al vero, si desidera conoscere la ragione e il merito dell'alto ufficiale per restare così a lungo al predetto comando, ben conoscendo i rapidi avvicendamenti che sono avvenuti in passato per agevolare gli incarichi di comando necessari per le promozioni di carriera dei concorrenti.

(22552)

« BOLDRINI, CLOCCHIATTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non ritenga opportuno intervenire per sollecitare i lavori di elettrificazione della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini già approvati, di predisporre i lavori di punti di raddoppio, il potenziamento e il miglioramento del materiale rotabile, tenendo conto delle esigenze turistiche e dello stato generale della linea.

(22553)

« BOLDRINI ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, sulla necessità che, in adempimento di un elementare dovere costituzionale che i passati governi hanno in analoghe occasioni ripetutamente violato, siano indette entro la primavera del corrente anno le elezioni comunali a Napoli, tenuto conto che l'attuale amministrazione straordinaria già dura oltre i termini stabiliti dalla legge e sono ormai prossime importanti scadenze per la definizione di alcuni grandi problemi cittadini (quali la formulazione del programma globale per l'utilizzazione dei fondi della legge 27 gennaio 1962, n. 7; la necessità di rielaborare il piano regolatore adottato dalla precedente gestione commissariale e mai discusso da un regolare consiglio comunale, anche per giungere ad un piano intercomunale ed in relazione alla realizzazione del consorzio industriale).

« Gli interpellanti chiedono altresì che le elezioni siano contemporaneamente indette, oltretutto negli altri centri della provincia di Napoli, anche nel capoluogo e nei comuni della provincia di Bari e Foggia (anche per il consiglio provinciale), nei quali sono da tempo scadute le amministrazioni ordinarie o straordinarie.

(1084)

« CAPRARA, MAGNO, FRANCAVILLA, SFORZA, TOGNONI, NAPOLITANO GIORGIO, ASSENNATO, CONTE, KUNTZE ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'agricoltura e foreste, per sapere se ritengono conformi all'indirizzo politico del nuovo Governo ed alla volontà di allargare le basi dello Stato democratico sia l'attività attuale dell'Ente per la valorizzazione del territorio del Fucino, particolarmente quella svolta a favore del monopolio saccarifero dai rappresentanti del suddetto ente presso la società per azioni Zuccherificio del Fucino, sia l'attuale struttura del consiglio di amministrazione

dell'Ente Fucino, delle cooperative del Fucino, del consorzio delle cooperative del Fucino; per sapere se non ritengano di dover sollecitare la sostituzione dell'attuale presidente della società per azioni Zuccherificio del Fucino con persona capace di garantire, secondo lo spirito della nuova politica governativa, tesa ad aumentare i consensi allo Stato democratico, nuovi rapporti tra le masse contadine del Fucino e l'Ente di valorizzazione; per sapere infine se non ritengano di dover promuovere la modificazione degli attuali statuti delle cooperative del Fucino, in modo da assicurare alle stesse organismi direttivi democraticamente eletti dai soci.

(1085)

« MARIANI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 18,5.

Ordine del giorno

per la seduta di martedì 27 marzo 1962.

Alle ore 10:

1. — *Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.*

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272) — *Relatore:* Armato.

3. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

RICCIO: Tutela giuridica dell'avviamento commerciale (198);

FODERARO ed altri: Riconoscimento giuridico dell'avviamento commerciale (240);

ANGIOY e ROBERTI: Riconoscimento giuridico dell'avviamento commerciale (1308);

— *Relatori:* Migliori, per la maggioranza; Preziosi Olindo, di minoranza.

4. — *Votazione per la nomina di tre Commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza.*

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Ricostituzione del comune di Vigatto, in provincia di Parma (2565);

e della proposta di legge:

AIMI e BUZZI: Ricostituzione del comune di Vigatto in provincia di Parma (1647);

— *Relatori:* Russo Spena, per la maggioranza; Nanni e Schiavetti, di minoranza.

6. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni per l'aumento degli organici della Magistratura (*Modificato dal Senato*) (2025-B) — *Relatori:* Dante, per la maggioranza; Kuntze, di minoranza.

7. — *Discussione del disegno di legge:*

Revisione dei film e dei lavori teatrali (*Modificato dal Senato*) (713-B);

e delle proposte di legge:

SIMONACCI e BORIN: Revisione dei film e dei lavori teatrali (2778);

GAGLIARDI ed altri: Revisione dei film e dei lavori teatrali (3031);

— *Relatori:* Bisantis, per la maggioranza; Barzini, Lajolo, Paolicchi, di minoranza.

8. — *Votazione per la nomina di:*

un membro effettivo in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa;

sei membri supplenti in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa.

9. — *Discussione dei disegni di legge:*

Sistemazione di spese impegnate anteriormente all'esercizio finanziario 1957-58 in eccedenza ai limiti dei relativi stanziamenti di bilancio (*Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato*) (2971) — *Relatore:* Vicentini;

Delega al Governo per il riordinamento del Ministero della difesa e degli stati maggiori, per la revisione delle leggi sul reclutamento e della circoscrizione dei tribunali militari territoriali (*Approvato dal Senato*) (3224) — *Relatore:* Buffone;

Norme per la disciplina dei contribuiti e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (*Approvato dal Senato*) (2909) — *Relatore:* Bianchi Fortunato;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 MARZO 1962

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore*: Vicentini;

Nuova autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi statali per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario (1222) — *Relatore*: Franzo;

Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana (253) — *Relatore*: Lucifredi.

10. — *Discussione delle proposte di legge:*

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore*: Bertè;

Senatore MENGHI: Modifiche alla legge 15 febbraio 1949, n. 33, per agevolazioni tributarie a favore di cooperative agricole ed edilizie (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1926) — *Relatore*: Patrini;

TROMBETTA e ALPINO: Valore della merce esportata ai fini del calcolo dell'imposta sul-

l'entrata da restituire ai sensi della legge 31 luglio 1954, n. 570 (979) — *Relatore*: Vicentini;

PENAZZATO ed altri: Istituzione di un congedo non retribuito a scopo culturale (237) — *Relatore*: Butfé;

SERVELLO ed altri: Corruzione nell'esercizio della professione sportiva (178) — *Relatore*: Pennacchini;

TOZZI CONDIVI: Modifica dell'articolo 8 del testo unico delle leggi per la composizione ed elezione dei Consigli comunali e dell'articolo 7 della legge 8 marzo 1951, n. 122, per la elezione dei Consigli provinciali, concernenti la durata in carica dei Consigli stessi (52) — *Relatore*: Bisantis.

11. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

IOZZELLI: Modifica alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei Consigli provinciali (1274) — *Relatore*: Bisantis.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI