

DXCI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 29 MARZO 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE

	PAG.
Congedo	28467
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272)	28471
PRESIDENTE	28471
REALE GIUSEPPE	28472
BASILE	28477
AMADEO ALDO	28482
ANGELINI GIUSEPPE	28484
BOIDI	28486, 28487
BALDELLI	28487
PAOLUCCI	28489
CONCAS	28492
CASTELLUCCI	28493
GIGLIA	28495
Proposte di legge (<i>Annunzio</i>)	28467
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	28467
RAMPA	28468
BADALONI MARIA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	28468
BERTÈ	28468
FRUNZIO	28468
GRIFONE	28468
FRANZO	28469
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	28471
FERRARI GIOVANNI	28471

La seduta comincia alle 10,30.

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

Congedo.

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

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

CIBOTTO ed altri: « Norme a tutela della funzionalità di alcune particolari cooperative edilizie » (3695);

COLASANTO ed altri: « Modifiche ed integrazioni alla legge 5 marzo 1961, n. 90, sullo stato giuridico degli operai dello Stato » (3696);

D'ONOFRIO ed altri: « Sviluppo e potenziamento delle aziende municipalizzate » (3697).

Saranno stampate e distribuite. La prima, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella d'iniziativa dei deputati Rampa, Buzzi, Bertè, Gagliardi, Patrini, Titomanlio Vittoria, Leone Raffaele, Bianchi Gerardo, Baldelli, Malfatti, Forlani, Savio Emanuela, Reale Giuseppe e Cocco Maria:

« Stato giuridico e trattamento economico degli insegnanti non di ruolo della scuola elementare » (3027).

L'onorevole Rampa ha facoltà di svolgerla.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

RAMPA. Mi rimetto alla relazione scritta e, data l'importanza che i presentatori attribuiscono alla proposta di legge, chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvato).

Segue la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Bertè, Leone Raffaele e Caiazza:

« Modifiche agli articoli 7 e 8 della legge 1961, n. 831 » (3485).

L'onorevole Bertè ha facoltà di svolgerla.

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

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge, d'iniziativa dei deputati Frunzio, Berry, Biasutti e Isgrò:

« Concessione di quote complementari di carovita ai dipendenti statali i cui figli frequentino un istituto universitario » (3382).

L'onorevole Frunzio ha facoltà di svolgerla.

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

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge d'iniziativa del deputato Spadazzi:

« Mantenimento per i figli maggiorenni dei dipendenti dello Stato e degli enti pubblici, iscritti a corsi di istruzione superiore, degli assegni familiari, delle agevolazioni ferroviarie e dell'assistenza medica » (2222).

L'onorevole Spadazzi ha fatto sapere di rimettersi alla relazione scritta. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BADALONI MARIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Segue la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Grifone e Avolio:

« Estensione degli assegni famigliari ai coltivatori diretti, mezzadri, coloni e compartecipanti familiari » (3408).

L'onorevole Grifone ha facoltà di svolgerla.

GRIFONE. La necessità di estendere ai coltivatori diretti e ai mezzadri, coloni e compartecipanti gli assegni famigliari di cui già godono gli altri lavoratori è tanto urgente che il Governo, accogliendo una precisa indicazione della conferenza nazionale dell'agricoltura, ha ritenuto doveroso includere apposito provvedimento nel suo programma. Nella sua esposizione programmatica l'onorevole Fanfani ha però detto: « L'imponenza dell'onere consiglia una certa gradualità di intervento ». Noi invece pensiamo che i contadini, specialmente quelli delle zone più diseredate ed abbandonate, costretti a limiti di reddito intollerabili e perciò giustamente indotti a fuggire dalla terra, non possano più oltre attendere.

È per questo che, respingendo il concetto di gradualità espresso dal Presidente del Consiglio, sentiamo il dovere di richiamare l'attenzione della Camera sulla necessità di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

una sollecita e rapida discussione ed approvazione della proposta di legge n. 3408 che il collega Avolio ed io, per incarico dell'Alleanza nazionale dei contadini e con il consenso dei nostri rispettivi gruppi, abbiamo presentato sin dal 15 novembre dello scorso anno.

Il Presidente del Consiglio ha assicurato che il Governo presenterà apposito disegno di legge « nei prossimi mesi ». Ma il 27 novembre gli onorevoli Bonomi e Truzzi, unitamente a numerosissimi altri deputati di parte democristiana, hanno presentato pure essi una proposta di legge, la n. 3450, analoga, anche se per parecchi aspetti più restrittiva, a quella da noi presentata il 15 novembre.

Ci permettiamo perciò di far osservare che la Camera, avendo nei suoi gruppi più numerosi, e tali perciò da assicurare una larghissima maggioranza, preceduto il Governo nel tradurre in proposte di legge le conclusioni della conferenza nazionale dell'agricoltura, non vi è ragione che si attenda il disegno di legge governativo per intraprendere l'esame di un così importante, atteso e giusto provvedimento. Le eventuali posizioni o « precauzioni » — come le ha chiamate l'onorevole Fanfani — potranno ben essere fatte valere in sede di discussione delle proposte di iniziativa parlamentare.

Che qualche volta, in casi urgenti come questo, all'iniziativa dei deputati venga finalmente riconosciuto un effettivo diritto di precedenza nei confronti dell'iniziativa del Governo, non è cosa che possa far dispiacere ai colleghi di questa Assemblea.

È perciò che nel raccomandare la presa in considerazione della nostra proposta, chiediamo l'urgenza ed il deferimento alla competente Commissione in sede legislativa.

Nel prendere conoscenza dei primi provvedimenti annunciati dal Governo, abbiamo rilevato con vivo rammarico che i contadini dovrebbero essere esclusi dal beneficio dell'aumento delle pensioni. L'auspicata parificazione nelle condizioni di sicurezza sociale tra lavoratori delle città e lavoratori delle campagne resta dunque ancora una aspirazione da soddisfare.

Riservandoci di intervenire con la dovuta energia perché così palese ingiustizia venga corretta ed annullata, formuliamo il voto che intanto, per l'estensione degli assegni familiari a tutti i contadini, problema da tempo favorevolmente risolto in tutti i paesi del M. E. C., ad eccezione dell'Italia, sollecitamente e senza ulteriori indugi si

trovi il modo di rendere piena giustizia ai contadini, contribuendo così, nell'interesse di tutti, ad attenuare quel contrasto tra città e campagna che è uno dei mali di fondo dell'attuale assetto sociale italiano.

PRESIDENTE. Segue la proposta di legge, di identico oggetto, di iniziativa dei deputati Bonomi, Truzzi, Vetrone, Franzo, Sammartino, Monte, Baldi, Fusaro, Radi, Lombardi Ruggero, Valiante, Castellucci, Zugno, Graziosi, Sabatini, Toros, Sangalli, Armani, Alessandrini, Scarascia, Schiratti, Cotellessa, Baroni, Russo Spena, De Maria, Martina, Pucci Ernesto, Boidi, Gerbino, Prearo, Amodio, Salutari, Patrini, Repposi, Baccelli, Aimi, Gotelli Angela, Forlani, Balesi, De Leonardis, Cibotto, Castelli, Schiavon, Biasutti, Alba, Franceschini, Terragni, Armosino, Larussa, Romano Bartolomeo, De Marzi, Sodano, Ceravolo Mario, Bianchi Fortunato, Sciolis, Dal Falco, Pennacchini, Martino Edoardo, Mattarelli Gino, Togni Giulio Bruno, De' Cocci, Biagioni, Ferrari Giovanni, Brusasca, Di Leo, Bolla, Guerrieri Filippo, Giglia, Gioia, Lombardi Giovanni, Mattarella Bernardo, Limoni, Colleselli, Canestrari, Amadeo, Malfatti, Leone Raffaele, Chiatante, Bucciarelli Ducci, Tantalo, Rampa, Petrucci, Corona Giacomo, Restivo, Baldelli, Berry, Rocchetti, Borin, Germani, Marengi, Belotti, Bontade Margherita, Cengarle, Fornale, Merenda e Latanzio:

« Estensione degli assegni familiari ai coltivatori diretti, mezzadri, coloni parziari e compartecipanti familiari » (3450).

FRANZO. Chiedo di svolgerla io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANZO. La proposta di legge, presentata dall'onorevole Bonomi e da altri cento deputati, tende a colmare una lacuna nel nostro sistema previdenziale estendendo la tutela familiare alle categorie agricole dei lavoratori autonomi (coltivatori diretti, coloni, mezzadri e compartecipanti familiari).

Il fine dell'istituto degli assegni familiari è quello — come è noto — di garantire la conservazione del tenore di vita generale anche nei confronti dei lavoratori che, per effetto di oneri familiari, tale livello vedrebbero più o meno sensibilmente compromesso. Per raggiungere un tale fine si rende necessaria la realizzazione di una mutualità generale tra tutte le categorie produttive che concorrono al finanziamento dell'istituto stesso.

Oggi infatti possiamo dire che grazie all'evoluzione dei criteri informativi degli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

ordinamenti previdenziali, alla tutela dei singoli individui va aggiunta la tutela della famiglia considerata la prima naturale società, cellula fondamentale della più ampia società civile.

D'altronde l'estensione del concetto di tutela sociale, dall'individuo alla famiglia, comporta l'estensione dell'area della tutela stessa dal campo dei lavoratori subordinati a quello dei lavoratori autonomi come logico avviamento a sistemi più completi di sicurezza sociale.

D'altra parte, se consideriamo bene la questione sotto il profilo del diritto costituzionale, si deve ammettere che il principio sancito dall'articolo 38 della Carta costituzionale non può ritenersi limitato ai soli lavoratori a rapporto subordinato, ma ad ogni cittadino, senza alcuna discriminazione di sesso e di condizione professionale.

Che poi i coltivatori diretti (come i coloni ed i mezzadri), debbano assimilarsi agli altri lavoratori, sembra ormai pacificamente ammesso, poiché nel vigente ordinamento previdenziale ed assistenziale, di carattere anche pubblicistico, essi godono già dell'assistenza obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro, dell'assicurazione contro le malattie e dell'assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia.

Del resto, che il concetto di lavoratore debba intendersi riferito, in senso lato, a tutti i cittadini che ricavano il fabbisogno di vita prevalentemente dall'impiego fisico del loro lavoro manuale, si ricava altresì dal fatto che anche in altri paesi d'Europa gli assegni familiari vengono corrisposti anche ai coltivatori diretti e ai loro familiari. Quindi la carenza della nostra legislazione riguarda non tanto le persone, ma ancora l'area delle categorie ammesse a godere di tale beneficio, area che vogliamo appunto allargare con l'inclusione dei coltivatori diretti. Questi i presupposti della nostra proposta di legge. Perciò l'estensione degli assegni familiari ai coltivatori diretti e ai mezzadri non rappresenterebbe — consentitemi il termine — un dono paternalistico dello Stato, né il frutto di una lotta sindacale e politica, ma la conseguenza logica e naturale dell'evoluzione che ha subito, alla luce del diritto, l'istituto degli assegni familiari, nel suo contenuto, oltre che sociale, morale e cristiano, non soltanto in Italia, ma in quasi tutti i paesi d'Europa.

D'altra parte, accennato all'importanza sociale delle provvidenze che si propongono, non va dimenticato di ribadire ancora una

volta che l'agricoltura è tuttora un settore veramente depresso, come è stato riconosciuto anche nelle recenti dichiarazioni programmatiche del Governo. Pertanto l'agricoltura rappresenta oggi il vivaio efficiente per le nuove forze di lavoro che si irradiano verso tutti gli altri settori. Di qui la piena giustificazione di un intervento finanziario dello Stato.

D'altra parte, nessuno ormai mette più in dubbio l'opportunità, e direi l'assoluta necessità, di fare una politica agricola accennatamente sociale ed economica, che consenta di migliorare i redditi della gente rurale, anche per frenare quell'esodo, ormai noto, che si verifica dal mondo rurale a quello extra-agricolo.

Ci sembra che questa proposta di legge, ovviamente congiunta con altre di carattere sociale, economico e fiscale, possa creare i presupposti per una elevazione del basso reddito agricolo, nell'intento di raggiungere l'obiettivo di perequare il reddito rurale a quello di altre categorie. Nell'intento dei presentatori, questa proposta di legge vuole costituire appunto un ulteriore passo verso l'equiparazione del settore agricolo agli altri settori produttivi, almeno per quanto riguarda il campo della previdenza sociale. I sacrifici finanziari che all'uopo vengono richiesti ai contribuenti possono perciò considerarsi giustificati dalla necessità di realizzare un equilibrio economico fra i diversi settori, quale premessa di progresso e di pace sociale; sacrifici e intenti, del resto, conformi alle stesse autorevoli indicazioni della conferenza nazionale del mondo rurale e dell'agricoltura.

Pertanto, per tutte le ragioni che ho indicato e per altre, per le quali mi rimetto alla relazione scritta, ho la certezza che la proposta di legge avrà il suffragio della vostra approvazione. In considerazione anche del fatto che questo argomento rientra nel programma governativo e che la nostra proposta reca — ripeto — la firma di circa cento deputati, chiedo anche l'urgenza, auspicando che la proposta stessa sia assegnata alla Commissione competente in sede legislativa.

Non entro nel problema dell'aumento delle pensioni a cui poc'anzi ha fatto cenno l'onorevole Grifone, perché mi pare un tema non pertinente alla proposta di legge. Formulo, comunque, l'augurio che il Governo trovi i mezzi, i modi e i tempi per estendere in un prossimo avvenire anche ai coltivatori diretti quel minimo di aumento di pensione che si vuole concedere ai lavoratori subordinati.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione delle due proposte di legge.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Bonomi.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza per le due proposte di legge.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato Durand de la Penne:

« Norme per la promozione dei gestori inquadrati nel ruolo della carriera di concetto dei contabili della marina militare in base alla legge 7 novembre 1957, n. 1059 » (1776).

L'onorevole Durand de la Penne ha fatto sapere di rimettersi alla relazione scritta.

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 Durand de la Penne.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Ferrari Giovanni, Bucalossi, Cortese Giuseppe, De Maria e Bartoli:

« Concessione di un contributo ordinario al corso di perfezionamento in diritto sanitario presso l'università di Bologna » (3674).

L'onorevole Giovanni Ferrari ha facoltà di svolgerla.

FERRARI GIOVANNI. La nostra proposta prevede la concessione di un contributo ordinario al corso di perfezionamento sanitario istituito presso l'università di Bologna con decreto del Presidente della Repubblica e su conforme parere del Consiglio superiore della sanità.

Questo corso non solo ha lo scopo di porre ordine nella complessa materia sanitaria, ma si propone di contribuire, secondo gli intendimenti del Ministero della sanità, alla preparazione ed al perfezionamento del personale

(medici provinciali, ufficiali sanitari, veterinari, ecc.) che opera al servizio della salute pubblica.

Tenendo anche conto del fatto che il corso è già in fase di svolgimento, chiediamo l'urgenza ed il deferimento della proposta alla Commissione competente in sede legislativa.

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 Ferrari Giovanni.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del disegno di legge: Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato.

È iscritto a parlare l'onorevole Giuseppe Reale, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo

a realizzare tutte le strutture necessarie per potenziare e adeguare alle sempre crescenti esigenze del traffico il triangolo Villa San Giovanni-Reggio Calabria-Messina e in particolare:

1°) affrettare i tempi del raddoppio della tratta Villa San Giovanni-Reggio Calabria;

2°) direttare all'attracco di Reggio Calabria tutti gli automezzi da traghettare da e per la Sicilia, con l'approntamento di mezzi navali idonei, magari procedendo temporaneamente alla trasformazione di qualche nave traghettatore;

3°) eliminare la cosiddetta « cintura di ferro » attorno alla città di Reggio Calabria, magari con intese locali da sollecitare e affrettare;

4°) ammodernare i mezzi di trazione per le manovre nei tre scali suddetti;

5°) agevolare finalmente con facilitazioni di costi e di tempi le comunicazioni interessanti le due province di Messina e di Reggio Calabria per la complementarità delle loro attività, soprattutto economiche e di studio ».

Ha facoltà di parlare.

REALE GIUSEPPE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, tra coloro che più hanno avvertito il disagio di una rimessione all'Assemblea del provvedimento, v'è anche colui che vi parla, in ragione di un problema che va ormai posto, affrontato e risolto. Infatti i provvedimenti rimessi alla Assemblea vengono discussi in un'aula vuota in ogni settore: cosa che ha la sua gravità e richiede pronti rimedi.

Per entrare nel merito del provvedimento in discussione, devo osservare che non tanto si è cercato di affrontare il problema nei suoi termini veri con sostanziali argomentazioni quanto piuttosto per ragioni, che certamente non hanno riferimento specifico con la discussione in materia.

D'altro lato, se, come ieri qualcuno ha affermato, l'aver rimesso all'Assemblea un tale provvedimento costituisce un mezzo di diffusione delle tesi che si discutono in relazione al mondo dei trasporti ed in particolare al mondo ferroviario, credo che sotto questo profilo il successo non sia stato grande, dato che è emersa piuttosto la decisa volontà di affrontare l'aspetto di fondo della legge che, come tutti sanno, è quello finanziario.

Comunque se la rimessione all'aula consentirà di addivenire ad un aumento del finanziamento nelle prospettive rappresentate dalla relazione tecnica cui tanto è stato fatto riferimento, ne saremo lieti. Del resto, gli incidenti nel frattempo verificatisi — ahimé non certamente pochi — spingono ad una maggiore sollecitazione e a una più acuta sensibilità nel trovare le forme, nel reperire i fondi, per provvedere all'insieme delle necessità tenute presenti dal provvedimento.

Altri ha affermato non essere più le ferrovie tema da considerare ampiamente nella valutazione di un processo di sviluppo economico e che pertanto si potrebbe giudicare inopportuno un finanziamento di così vasta mole.

Mi permetto di dissentire da una tesi del genere, la quale, seppure espressa da pensatori altamente responsabili, da docenti universitari incaricati della programmazione eco-

nomica in altre nazioni, non può essere riferita all'Italia. Il nostro paese ha una sua configurazione geografica in senso longitudinale, ha una densità di popolazione notevole: sono questi fattori che, a tacere di tutto il resto, per esempio del traffico estremamente oneroso alla periferia delle metropoli, fanno passare assolutamente come anacronistica una tesi del genere.

Desidero perciò inquadrare proprio nell'ambito di questa realtà economica in trasformazione l'attuale provvedimento, che prevede una spesa dell'ordine di 1.500 miliardi: somma ragguardevole che esige una profonda conoscenza della materia ed un senso spiccatissimo di responsabilità nell'apprestamento dello strumento legislativo.

La nostra è una realtà in trasformazione sotto il profilo economico. Fattori veramente interessanti concorrono a modificare questa realtà: l'inserimento della nostra economia nell'economia del mercato comune, l'avanzamento del progresso tecnologico e la moltiplicazione delle concezioni e delle teorie dello sviluppo economico.

Non si può tanto più ragionare di economie a livello liberista o di economie impossibili, per altra via, a carattere dirigista. L'Italia tenta una sua nuova via economica che deve essere giusta se, statistiche alla mano, segna un progresso continuo. Altro elemento di questa realtà economica che si va modificando ed arricchendo è dato dalla posizione dell'Italia nell'ambito mondiale, con specifico riferimento ai paesi in via di sviluppo. Questo nostro paese, soccorso appena quindici anni fa, oggi soccorre. Si tratta, quindi, di imprimere una maggiore efficienza, una maggiore produttività agli strumenti operativi dello sviluppo, al fine di rendere sempre più impegnativi i traguardi che vogliamo raggiungere.

La generale ripresa produttiva del paese ha contribuito in questi ultimi tempi ad un incremento degli scambi e conseguentemente all'aumento del volume totale del traffico cosicché, mantenendosi l'attuale ritmo di produzione nei principali settori del paese, la situazione del mercato dei trasporti non dovrebbe subire mutamenti notevoli. Pertanto, il riordinamento al quale siamo chiamati ubbidisce a criteri di sviluppo economico. Va posto in questa svolta il provvedimento che si esamina, altrimenti non troverebbe una sua giustificazione plausibile. Esso muove da questo sviluppo, si sostanzia della necessità e della insostituibilità del mezzo di trasporto su rotaia ancora nei prossimi decenni.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Tuttavia, vi sono delle condizioni per quanto riguarda l'azienda delle ferrovie alle quali bisogna ubbidire. Le ferrovie dello Stato devono sempre più avere il carattere di un'impresa industriale e commerciale. Si pone, quindi, nelle prospettive di questa tesi che appartiene ormai a tutte le ferrovie del mondo occidentale, degli Stati aderenti al mercato comune, una prima necessità: le ferrovie devono coprire le spese normali di gestione, ivi compresi gli ammortamenti e la costituzione di riserve con propri proventi.

Su un piano immediato si pone la modernizzazione, oltre che una mobilità sufficiente per adattarsi ai bisogni di una clientela sempre più numerosa, sempre più esigente, sempre più varia. Ancora si impone la massima libertà nel settore tecnico, di modo che i provvedimenti debbano ubbidire ad effettive esigenze tecniche per evitare che *deficit* particolarmente notevoli in alcuni aspetti della gestione finiscano per gravare su tutto, ritardando quello sviluppo e quell'aggiornamento interno che mi pare siano oggi innanzitutto il segreto del possibile successo economico dell'azienda.

Pertanto a me pare di non poter aderire alle tesi di coloro i quali pensano di poter riconoscere la causa delle carenze economiche ferroviarie nel mondo esterno alle ferrovie, per la semplice ragione che la tesi prospettata non ha trovato ancora la sua sufficiente documentazione.

Quando, e ai tempi del bilancio e ancora in documenti recenti, si afferma che sono fattori esterni a determinare la crisi dell'azienda ferroviaria, si pone un'ipotesi, ma essa non resta suffragata dalla documentazione relativa. Quando si accusano i mezzi di trasporto non su rotaia e se ne chiede la pubblicizzazione dei conti, non si può, fino a quando tale operazione non sia stata compiuta e quindi comparata, affermare che quella tesi è valida e che il problema va risolto su quel piano. L'ipotesi sarà in parte valida, ma il limite tra l'affermazione fatta e la realtà su cui operare mi pare sia ancora da determinare: e pertanto, mentre il problema resta certamente innanzi all'attenzione dei responsabili, non si può in maniera dogmatica far dipendere tanta carenza esclusivamente da fattori interni.

Sulla necessità di una direzione unitaria di tutta la politica dei trasporti, ove si intenda che una effettiva unità direzionale è da auspicare, non si può non essere d'accordo. Pare, tuttavia, molto difficile costringere tutti gli aspetti relativi al mondo dei

trasporti sul tavolo di una sola volontà direzionale, fosse pure essa quella del ministro. Si impone un coordinamento dei trasporti, ed il coordinamento può farsi anche con una molteplicità di esperienze e quindi di presenze. Non mi pare sia necessario far dipendere, come dicevo, da una esclusiva direzione tutta la politica dei trasporti. Ma senza addentrarsi in questa tesi di vasti motivi, di complesse componenti, di difficile soluzione, per la materia *in re* e non tanto per le difficoltà amministrative che possono esservi, io torno, per restarvi più a lungo, al nostro provvedimento, visto alla luce di quell'incremento di vita economica che vogliamo conseguire ed a cui le ferrovie non possono sottrarsi se effettivamente intendono dare un contributo, come penso vogliano dare, a questa vivacità ed originalità economica che caratterizza tutta la nostra attività comunitaria.

È evidente che innanzi tutto si pone l'aumento della velocità commerciale, poiché da un'analisi esperita risultano in aumento i viaggi a lungo percorso, mentre i viaggi a brevissima distanza vanno sempre più diminuendo. Ecco dunque che s'impone l'urgenza di un aumento di tale velocità. Le ragioni del fenomeno sono evidenti: il treno resta sempre il mezzo più gradito e più agevole quando si debbano percorrere distanze dell'ordine di centinaia di chilometri, come succede in Italia, quando da Siracusa, ad esempio, si intenda raggiungere Milano, o da Trieste ci si voglia spingere fino a Reggio Calabria.

Pertanto, il problema dell'aumento della velocità è un problema che va posto e risolto in termini di urgenza così come va posto e risolto l'altro problema inerente all'intensificazione dei servizi nazionali ed internazionali. Oggi si ama viaggiare comodamente e non può non prevedersi un aumento di servizi con carrozze dirette sul piano nazionale ed internazionale, con mezzi leggeri speciali, che consentono rapidamente il raggiungimento della propria stazione di arrivo; non può non porsi un aumento continuo dei servizi con carrozze-cucette, con carrozze-*pullmann*, con carrozze-ristoro, poiché attorno a questi motivi si muove quel grande fenomeno, sempre in via di sviluppo, che è il fenomeno del turismo sociale. È vero: il turismo si serve oggi dell'aereo, dell'automobile, ma l'aereo e l'automobile appartengono piuttosto ad un turismo aristocratico o comunque danaroso. I treni-crociera vanno sempre più moltiplicandosi, l'esigenza di un riposo, anche se quindicinale, si pone come esigenza non soltanto

diversiva, ma fisiologica di un organismo estremamente provato dalla convulsa vita moderna. Questo fenomeno del turismo, sempre più diffondentesi e sempre più costituente mirabile prospettiva di successo economico nel nostro paese, va sostenuto attraverso l'aprontamento di quanto può giovare al suo libero, comodo e gradito svolgersi. Le ferrovie non possono ignorare, non ignorano questa esigenza, sicché una maggiore attenzione nei confronti del fenomeno costituirà certamente un maggiore successo anche sul piano dell'economia.

Ciò detto, discende evidente la necessità di un adeguamento delle strutture ferroviarie alle esigenze rappresentate, e nel settore degli impianti fissi e nel settore del materiale rotabile. Gli impianti ferroviari italiani, bisogna convenirne, sono molto antiquati. Mi permetterò di addentrarmi in quest'analisi per poterne trarre giustificazione adeguata alla necessità di procedere all'approvazione del provvedimento in esame.

La maggior parte dei veicoli ruota attorno al mezzo secolo di vita. È evidente che, in queste condizioni, non possano essere evitati incidenti. Da un lato ponendosi la necessità e l'urgenza dell'aumento della velocità commerciale, e dall'altro non avendo adeguatamente attrezzato gli impianti fissi ed il materiale rotabile, non può non determinarsi quella serie di disastri alla quale, purtroppo, abbiamo dovuto assistere.

Sull'argomento della velocità mi si consenta un brevissimo esame comparativo, che maggiormente dimostri l'esigenza del provvedimento. La velocità commerciale fra Roma e Milano, col « settebello », è di 104,8 chilometri: la seconda in tutta Italia. Il primo posto tocca alla « freccia del Vesuvio » che fra Roma e Napoli, in un'ora e 45 minuti, viaggia alla velocità commerciale di 120 chilometri. Fra Roma e Torino, il rapido 566 ha una velocità commerciale di 89,6 chilometri. Ma fra Roma e Reggio Calabria (mi permetta anche questo, signor ministro) il rapido 561, a parte tutti i traballamenti a cui settimanalmente ci sottopone, va sui 73 chilometri commerciali. Un po' pochi, se pensiamo che noi vorremmo che fra Roma e Reggio Calabria fosse impiegato lo stesso tempo che fra Roma e Milano. Vi è una giustificazione: ne parleremo.

Intanto, se quel rapido potesse trovare una migliore composizione (ed è forse il rapido più affollato), pur con le esigenze tecniche rappresentate dalla stretta di Cava dei Tirreni, gli si consentirebbe certamente

un migliore accoglimento degli sbalanzolati viaggiatori.

E allora, se le velocità commerciali vanno aumentate, è evidente che s'impone questo piano decennale di sviluppo. Io lo considero un avvio al rinnovamento degli impianti e del materiale rotabile; un avvio per quegli impianti che nel corso dei decenni son venuti purtroppo deteriorandosi e per i quali evidentemente non possiamo non provvedere, se in noi la preoccupazione di un miglioramento economico della nostra gente è doverosa.

Riclassamento degli impianti fissi. Evidentemente bisogna affrontare 6.770 chilometri di binario, cioè il 34,4 per cento, giacché di essi 2.900 chilometri hanno da 21 a 45 anni e 3.570 chilometri dai 50 agli 80 anni. Troppi anni, anche se si tratta di rotaie. L'adeguamento dell'armamento, secondo la relazione tecnica, ruoterebbe attorno ai 177 miliardi. Io non vedo come si possa ridurre questa somma, se veramente vogliamo pensare allo sviluppo economico. Anzi, a proposito degli impianti fissi, se vogliamo rendere funzionali i passaggi a livello, per quel rispetto della vita umana che non può non costituire la prima preoccupazione di ogni politica ferroviaria sanamente intesa, sembra che la spesa di 4 miliardi e 600 milioni sia indifferibile. Questa spesa va fatta, sollecitando gli enti cointeressati; e quando questa cointeressenza non è possibile ottenere, per ragioni spesso legate a effettive carenze locali, occorre che provveda lo Stato. Pure indifferibile è la spesa di 31 miliardi relativa agli alloggi, soprattutto alle case cantoniere, per le quali non voglio fare della retorica, ma che certamente meritano particolare attenzione. 3.600 case cantoniere sono da abbandonare. Si abbandonino pure, ma a coloro che le abitano si dia una acconcia sede presso le stazioni o presso i centri urbani più vicini. I 5.430 caselli da riclassare siano posti non dico al primo posto, in linea di priorità, ma ad un posto importante, che dimostri la solidarietà e la comprensione della comunità verso coloro che hanno trovato, per il loro sacrificio e come simbolo di tutto il mondo ferroviario, adeguata sede all'ingresso del suo Ministero, signor ministro. Resta, il guardiano, certamente l'agente più caro, anche se il più trascurato, fra tutti coloro che operano nelle ferrovie, la persona cui bisogna almeno dare una casa decorosa e adeguata alle esigenze pur minime di una vita moderna.

Quanto al potenziamento degli impianti fissi, è necessario giungere al più presto al blocco semiautomatico e automatico. Bis-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

guna restituire al viaggiatore la certezza della sicurezza. A questo proposito, prego di non togliere nulla ai 394 miliardi necessari per il raddoppio delle linee. Nelle mie parole non vi è alcuno spirito regionalistico. Il deputato rappresenta tutta la nazione. Ieri, un collega si è soffermato sulle ferrovie liguri. Io che non sono ligure, ma sono deputato italiano, dico che è necessario effettuare il raddoppio della Ventimiglia-Genova e della Genova-La Spezia con la stessa sollecitudine con cui deve essere effettuato il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria.

Quanto al riclassamento del materiale rotabile, sono costretto a fare delle affermazioni che contrastano con quelle di alcuni colleghi di gruppo, che non possono essere accolte su un piano di valutazione economica generale. 193 miliardi sono da spendersi per il riclassamento dei mezzi di trazione (mi scusi, onorevole ministro, ma ho bisogno in questo momento delle cifre), 22 miliardi per i mezzi di trazione, 214 miliardi per le carrozze, 103 miliardi per i carri, 16 miliardi per i veicoli di servizio, 7 miliardi per le navi traghetto. Si tratta di riclassamento: sono da radiare 36.500 carri, che possono essere sostituiti con 24 mila carri *standard*, e 24 mila carri *standard* sono da costruire. Una maggiore capacità di contenimento è, quindi, condizione per poter sostenere l'eventuale concorrenza del mezzo su strada. I residui 90.500 carri con deficienze tecniche sono evidentemente da conservare, ma eliminando le carenze denunciate.

Per quanto concerne le carrozze, non pare impossibile radiare tutte le carrozze in legno (1.059) e sostituirle con 804 carrozze a cassa metallica.

Per il potenziamento del materiale rotabile occorrono altri 193 miliardi, di cui 38 miliardi per carri, 63 per le carrozze, 91 per i mezzi di trazione. Un riepilogo generale porta a 1.477 miliardi di lire.

Ciò significa che a questa somma bisogna pensare subito. Mi rendo conto di ciò che l'articolo 1 del disegno di legge significa, ma non si può, io penso, in una completa, esauriente e sicura rivalutazione del servizio, non tener conto di tutte le somme necessarie: se difficoltà finanziarie e tecniche possono ostare alla spesa immediata, ciò non toglie che vada compiuto quello che deve essere compiuto perché l'importo previsto possa essere per lo meno impegnato da parte della direzione dell'azienda.

Chi opererà le scelte primarie? Non ho concordato con l'opinione di quei colleghi

che intendevano fissare una percentuale circa le scelte da compiersi: tanto per il materiale rotabile, tanto per le sedi, tanto per le opere. Io credo che il Parlamento debba sempre più attenersi alla sua più vera funzione che è quella di indicare, non quella di sostituirsi. Noi non potremmo, alla luce della nostra responsabilità di parlamentari, stabilire ciò che è urgente e ciò che non lo è nell'ambito delle soluzioni tecniche. Noi, per preoccupazioni di tal genere, abbiamo arricchito in maniera addirittura impressionante la nostra legislazione. Migliaia di proposte di legge, piccole, minime, stanno ad indicare non tanto una vocazione alla precisione, quanto un disperdersi in note, in particolarismi che non giovano certamente a quella fatica di sintesi alla quale in maniera particolare deve essere votato un Parlamento.

È questione, anche questa, di costume. Ma qui, nel settore ferroviario, il discorso mi pare s'imponga come necessità. Nulla toglie che il Parlamento sia a conoscenza delle scelte e che i provvedimenti da attuarsi vengano decisi non tanto alla luce di esigenze secondarie e talvolta poco lodevoli, quanto alla luce di una organica valutazione delle priorità, per un benefico, generale afflusso di energie economiche verso tutta la comunità. Il programma, penso, verrà fatto da esperti, in relazione alle esigenze dei trasporti, ma tenendo conto della volontà politica e delle indicazioni del Parlamento, che certi problemi pone ed impone che siano risolti.

Alla luce dell'attuale progresso economico, valutando la situazione geografica, storica, etnologica, demografica dell'Italia, assumono carattere particolarmente importante le regioni, le parti marginali di questa comunità. Se ai problemi della periferia geografica non si è finora pensato, perché dal punto di vista economico sembrava non fosse conveniente pensarvi, in una valida prospettiva di progresso economico quelle regioni, poste ai confini estremi d'Italia, acquistano un'importanza primaria, cosa di cui non bisogna assolutamente dimenticarsi. Valga l'esempio di quel rapido al quale mi sono riferito, che ai tempi della sua istituzione fu duramente contrastato; sospeso in varie riprese, fu necessaria tutta la forza degli organismi economici e politici locali per ottenerne il ripristino. Questo valga a dimostrare come non si tratti tanto di un discorso di entrate e di uscite, quanto di investimenti a lunga scadenza. Ecco perché mi permetto di non accettare la risposta data in questi giorni ad una mia interrogazione con cui sollecitavo il ripristino di una carrozza fer-

roviaria in un tratto veramente marginale e depresso. Mi fu risposto che la frequenza era così inadeguata che non se ne giustificava la conservazione. Questa, evidentemente, è la maniera per non risolvere i problemi. Infatti se non vi è un intervento efficace da parte del potere centrale, se non vi è una operazione di rottura di certe stratificazioni e di certi atteggiamenti che hanno bisogno di essere dirozzati, sgrossati, quell'accrescimento economico certo non si attuerà mai. E, come la creazione di poli culturali obbedisce ad una politica di accrescimento economico, così, accanto alla creazione di questi poli di cultura, si pone anche l'urgenza della creazione di mezzi di trasporto agili, veloci, comodi, in modo che la nostra volontà di miglioramento economico sia confortata da pieno successo.

In questa luce io posso chiedere, come deputato di tutta la nazione, il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria. Si disse autorevolmente che nel 1965 ciò sarebbe stato un fatto compiuto. Io mi permetto di avanzare tutte le mie perplessità. Vi è ancora da raddoppiare il tratto San Mauro-Celle di Bulgheria, il tratto Praia-Belvedere-Francavilla-Rosarno, il tratto Villa San Giovanni-Reggio Calabria. È evidente che bisogna provvedere al fine di evitare che l'esodo migratorio continui così come avviene tutti i giorni alle stazioni di Sant'Eufemia o di Paola, dove si vedono partire con il « treno del sole », con la « freccia del sud », carichi di bagagli, di miseria, di speranze, tutti coloro che cercano un pane meno amaro di quello che non riescono a trovare nella propria terra.

L'enumerazione dei bisogni (nell'ordine: parco dei carri, delle carrozze, dei mezzi di trazione) ha posto all'attenzione della commissione tecnica e degli organismi a partecipazione statale la possibilità, direi la necessità e l'urgenza, di complessi a carattere tecnico-industriale che debbano e possano contribuire allo sviluppo economico di queste regioni. Il riferimento è evidente: alludo tra gli altri al complesso I. R. I.-Fiat che il Governo ha deciso di far sorgere a Reggio Calabria.

Si afferma che non sia sufficiente la percentuale dei tre quinti per il materiale rotabile, si afferma che sia sovrabbondante la percentuale dei due quinti. Io ritengo che si parli non tanto sollecitati da esigenze e da valutazioni di carattere generale quanto da altri fattori, giacché una commessa che assommasse a molte centinaia di miliardi non potrebbe trovare quella rapida possibilità di

essere soddisfatta che pure è nell'esigenza di questa spirale economica in accrescimento. Del resto, l'industria non fa poesia: i suoi conti sono illuminati da una valutazione fredda dei fenomeni. Io potrei qui leggere la giustificazione economica del sorgere di quelle Officine meccaniche calabresi il cui stabilimento, in corso di realizzazione a Reggio Calabria, esplicherà la propria attività nel campo della costruzione del materiale rotabile ferroviario. Ciò non faccio perché mi pare che il discorso abbia già trovato ampiezza di trattazione e di sviluppo in quest'aula. Può nascere la difficoltà che, dinanzi all'attuale consistenza dei complessi industriali meridionali, non si possa realizzare il programma. Fu detto ieri che *ad impossibilia nemo tenetur*. È pur vero; ma che cosa non può essere possibile in sede tecnica alla volontà di coloro che certi traguardi si sono posti e per quei traguardi si sono impegnati? Del resto, potrà anche intervenire un emendamento in materia. Non potrà essere spesa nel primo anno tutta la prevista somma per il materiale rotabile? Ebbene, sarà il resto riservato sugli stanziamenti degli anni futuri, cosicché nel complesso della legge restino salvi quei due quinti a cui la sensibilità politica del Governo e la responsabilità della rappresentanza dei parlamentari hanno dato già in Commissione un definitivo, unanime consenso.

Potrei evidentemente chiudere a questo punto il mio intervento, anche perché, toccando il tema del grave incidente avvenuto sulle ferrovie calabro-lucane nel dicembre del 1961, mi si potrebbe far rilevare non essere esso strettamente pertinente al disegno di legge in esame. Ma mi si consenta, pur riconoscendone la non stretta pertinenza, non tanto di ricordare qui la giovinezza che è stata stroncata nel momento in cui si preparava a cogliere il suo luminoso domani, quanto piuttosto un urgente appello che da tutte le parti si muove per sollecitare finalmente quella nazionalizzazione delle ferrovie calabro-lucane alla quale non si può non pensare. Dinanzi al dovere, che tutti abbiamo, di garantire la vita umana non possono valere interessi di gruppi, quali che essi siano: la vita vale più dei miliardi di qualunque monopolio investiti in questa via di comunicazione. Noi abbiamo stroncato non soltanto sul piano economico, ma sul piano umano vocazionale, sul piano dell'impiego quei talenti che il Signore ci ha dato; abbiamo stroncato il domani di quei giovani, che poteva essere bello, perché abbiamo pre-

ferito il denaro. Il sangue delle giovinezze stroncate presso Catanzaro esige che tutti abbiano a tacere ed a pervenire a questa soluzione che demagogica non è, ma ubbidisce a quei richiami della vita che sono più potenti di qualunque interesse, perché sono le prime ragioni del nostro esistere. (*Applausi*).

Ma vi è un altro aspetto che l'economia non considera: quel rapporto umano che troppo spesso non è possibile cogliere tra chi l'azienda organizza e chi l'azienda serve, o chi dell'azienda si serve. Questo non vuole essere rimprovero per alcuno; vuole essere soltanto constatazione. Per tutti coloro che sono interessati al problema ed al miglioramento di questa vita aziendale, quale che sia il proprio punto di vista, quali che siano le proprie opinioni politiche e le proprie posizioni sindacali, questo rapporto non può che essere curato e migliorato, affinché un atto di fiducia umana, fondamento di tutte le altre operazioni, abbia ad essere compiuto.

Troppo ci siamo fermati tra le cifre, troppo abbiamo insistito nel ridurre tutto il problema del molteplice evolversi della vita umana in fattori economici. Non conosciamo il prevalere, nell'ordine delle soluzioni dei problemi, di questi fattori, ma dobbiamo concludere che essi non sono i soli. Se è vero che innanzitutto bisogna avere il pane, noi il pane intendiamo dare a tutti coloro che non l'hanno in maniera sufficiente. Ma quando il pane avremo dato, quando i miglioramenti avremo riconosciuto, quando i servizi avremo attrezzato, resta un altro fattore inconfondibile: quella spinta che ci tiene qui perché pensiamo al sorriso dei nostri bambini, a quella realtà tanto cara che ci fa lieto il lavoro e il soffrire a tutti i livelli. Non soltanto il silenzio — di che ragionava un antico ministro delle ferrovie — io sollecito attorno all'azienda, ma un colloquio che, attingendo alle ragioni più vere del nostro vivere, dia davvero una possibilità di esistenza migliore. La casa, il trasferimento, la promozione sono fattori che interessano il personale dell'azienda, e vanno considerati oltre la cruda essenza di una valutazione economica che spesso è mortificante; essi vanno valutati anche nella moralità, in modo che abbiano a cadere tutte le spine di quel sottobosco che per tanti decenni ha turbato la vita aziendale, e nei rapporti tra il personale e chi delle ferrovie si serve vi sia quella cortesia di informazioni, quella sollecitudine per le quali viaggiare non sia soffrire, ma conforto, sollievo, riposo nel trambusto del vivere.

Qui mi pare di cogliere la giustificazione più piena e finale del provvedimento in esame, al quale auguro non soltanto una rapida approvazione, ma una sicura, concreta, non meno rapida attuazione. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

BASILE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi si può accusare di fare troppe critiche tecniche, mentre non sono un tecnico. Questo è vero. E tuttavia oso farne qualche altra, che non vuole suonare rimprovero per nessuno, ma solo contribuire a qualche perfezionamento della legge.

Dare sicurezza ai treni, elettrificare le linee, aumentare la velocità commerciale (anche per le merci), rinnovare il materiale rotabile con carri di alluminio e carri speciali per il trasporto di derrate alimentari, ridurre le tariffe per aiutare l'agricoltura: ecco qualcuno dei principali problemi dei trasporti ferroviari. Sarebbe stato certo preferibile che il Governo avesse presentato al Parlamento un provvedimento organico per risolvere *in toto* il problema del riordino delle ferrovie. Altrimenti fra qualche anno dovremo tornare sui problemi che con questa legge non risolviamo, e che resteranno ancora insoluti quando sarà stata fatta, fra dieci anni, solo la metà di quanto è fin d'ora urgente ed indilazionabile.

Ma oggi il Parlamento deve essere almeno esattamente informato sulle priorità nell'impiego dello stanziamento disponibile per attuare un programma razionale. È a tutti nota, e non mi attarderò ad illustrarla, una situazione caratterizzata dalla mancanza di unità di direzione, dal frazionamento di competenze a decidere nel settore dei trasporti fra ben sei ministeri, dal metodo di prendere provvedimenti parziali nonostante il progressivo peggioramento del servizio, trascurando per troppo tempo le necessità più vitali della sicurezza, che venivano per prime nella graduatoria delle urgenze a causa della vetustà degli impianti e del materiale. Non è possibile continuare con questo metodo. Il Parlamento ha oggi il diritto ma anche il dovere di sapere con esattezza quello che si vuole fare, anziché dare una delega generica, una specie di avallo in bianco, che il Governo chiede con l'autorizzazione alla spesa di tanti miliardi, che si dovrebbero consegnare all'azienda ferroviaria con poteri troppo discrezionali, senza progetti esecutivi, e addirittura senza un piano articolato delle opere da realizzare.

Il consiglio d'amministrazione farà tutto? Farà le scelte, stabilirà le priorità, le ripartizioni degli stanziamenti? E ciò senza aver previamente stabilito criteri direttivi obiettivi, specifici e precisi, per eseguire razionalmente quel che si deve fare, e quello che si deve fare prima e quello che si deve fare dopo, ciò che solo la volontà del Parlamento deve decidere?

A mio avviso, dare sicurezza ai treni è la necessità più urgente. Occorre sostituire i blocchi manuali con moderni apparati di blocco semiautomatico e automatico, per cui ogni treno si protegge da sé chiudendo automaticamente i segnali di linea al suo passaggio; e sostituire gli impianti vetusti con apparati elettrici tecnicamente più aggiornati, per garantire la marcia sicura dei convogli e la fluidità e rapidità delle manovre.

Bisogna elettrificare le linee il più possibile per ridurre il consumo di carbone che importiamo dall'estero: questo si tradurrà in notevoli economie di esercizio, riducendo i consumi della trazione.

Ma quanti chilometri saranno elettrificati? La Camera non lo sa.

Sarà adottato su tutte le linee il blocco automatico? La Camera non lo sa.

Soprattutto occorre unificare il sistema di trazione elettrica. Mentre la Germania, la Francia, la Svizzera adottano il sistema monofase, noi abbiamo ancora quello trifase ormai superato, che coesiste, quel ch'è peggio, con l'altro, rendendo più costoso e difficile il servizio, come rileva il rapporto Saraceno. Occorre il risanamento di circa 4 mila chilometri di cavi telegrafonici, la sostituzione di vecchi apparati telegrafici Morse con impianti telefonici selettivi, occorrono nuovi impianti di telecomando, apparati centrali elettrici a pulsanti, nonché l'estensione dei moderni segnali luminosi. Occorre rendere più comodo il viaggio, con la saldatura delle rotaie che elimina il fastidioso rumore di *toc-toc* ad ogni urto delle ruote con la giunzione delle rotaie. Occorre rinnovare le vetture viaggiatori che devono essere più moderne e confortevoli soprattutto per le linee minori, dove i treni sono più lenti e le vetture più antiquate.

Quanto al materiale rotabile, ho già osservato altre volte che i carri merci delle nostre ferrovie sono troppo pesanti. Per il trasporto dei prodotti vegetali e delle primizie, che bisogno c'è di carri così pesanti? L'alluminio potrebbe contribuire moltissimo alla creazione di carri leggeri. Non sono fatti di alluminio i quadrigetti di linea che

volano con 137 tonnellate di carico? Vi sono vetture ferroviarie che, salvo il telaio e l'ossatura, sono tutte di alluminio, e servono, ad esempio, per quei treni su pneumatici che da molti anni sono in servizio in Svizzera. Carri a scarico automatico per il trasporto di fertilizzanti, di sale, di prodotti chimici, carri refrigeranti e carri merci con pareti e tetto apribili e scorrevoli di alluminio, potranno rendere più celere il traffico. Alla leggerezza dell'alluminio si aggiunga la sua resistenza agli attacchi atmosferici; questo metallo leggero è poi talmente solido che si fa in alluminio anche il dispositivo dei ganci di attacco per carri-merci.

E perché non fare un concorso nazionale per costruire carri a cingoli, allo scopo di poterli far avvicinare il più possibile nella campagna, al luogo del raccolto dei prodotti agricoli? Basta caricare su questi carri a cingoli dei carri merci d'alluminio, che potrebbero avere all'interno piani orizzontali interspaziabili per deporvi su una stuoia di plastica le frutta che giungerebbero a destinazione fresche e intatte. Il carro a cingoli si potrebbe caricare sul comune carrello ferroviario e trasportare dalla stazione di arrivo fino al negozio di vendita. Si potrebbe dare la concessione ai vincitori di questo concorso, per i tre tipi migliori, riservando alle ferrovie una aliquota del prezzo di affitto per le spedizioni dirette degli agricoltori.

Sarebbe auspicabile che la costruzione di questo materiale rotabile (carri speciali, carri di alluminio, carri frigoriferi) di cui vi è tanto bisogno si facesse nelle zone rurali meno industrializzate. Un'altra legge riservò una quota del 40 per cento al Mezzogiorno per i nuovi impianti industriali; ma tale impegno non fu attuato. Mi auguro che la necessità di rinnovamento delle ferrovie porti almeno questo lavoro alle zone finora tanto abbandonate.

Ci si deve domandare come si potranno devolvere i due quinti delle commesse del Mezzogiorno senza un intervento risoluto del Governo quando l'80 per cento di queste industrie è dislocato nel centro-nord; mentre a Messina si è chiusa una industria per la costruzione del materiale mobile ferroviario, che pure ha tanto bisogno di rinnovamento.

Ieri sera un deputato della maggioranza ha lamentato che la costruzione di due quinti dei locomotori venga con questa legge commessa ad una fabbrica del Mezzogiorno. Bi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

sogna lamentare, al contrario, che non si siano costruite altre fabbriche nel sud. Ma lo stesso deputato della maggioranza è contrario a farle, adducendo argomenti che non sono certamente degni del suo ingegno.

Un altro problema importante è quello di favorire i collegamenti con i centri di studio e di lavoro.

Vi è poi il problema di eliminare — anche per ragioni di sicurezza — i passaggi a livello, che ostacolano il traffico o lo paralizzano, mentre nelle città si fanno i sottopassaggi per i pedoni.

MERLIN ANGELINA. Poi dice che non è un tecnico!

BASILE. Sono solo un avvocato.

PAOLUCCI. Certi avvocati sanno discutere di tutto e meravigliare i tecnici.

BASILE. Come mai nessuno ha pensato che facendo i sottopassaggi si risparmierebbero gli stipendi di 16 mila casellanti dei 16 mila passaggi a livello per i prossimi venti anni?

E perché non si dovrebbero fornire i treni di qualche rubinetto di acqua potabile, per non costringere il viaggiatore a scendere in fretta nella breve fermata per ricercare nella stazione una fontana talvolta arida, o lontana se pur esiste. Il viaggiatore è così costretto a comprare l'acqua minerale dal servizio ristoro, che la fa pagare cara come il vino.

BOGONI. Qualche volta più cara del vino.

BASILE. Perché non pensare che, invece di vendere i cuscini per la notte, si potrebbero fare vetture munite di sedili inclinabili come quelli degli aerei? Questo sistema sarebbe particolarmente comodo per i lunghi viaggi.

MERLIN ANGELINA. In Svizzera le vetture ferroviarie sono munite di seggiolini ribaltabili.

BASILE. In Svizzera i treni scivolano dolcemente sulle rotaie perché sono saldate. Non si sente di essere sul treno. In Svizzera, poi, vi sono perfino treni con le ruote pneumatiche, come ho già detto.

Vi è un elenco di progetti studiati dagli ingegneri dell'amministrazione che mettono in evidenza un complesso di problemi.

Ma mentre si è fatto un traghetto per la Grecia, che evidentemente giova alla Grecia, scarsa attenzione si è rivolta ai trasporti sullo stretto di Messina, dato che ogni anno mancano carri ferroviari per esportare le arance, i pomodori, le primizie siciliane. È quanto mai necessario il potenziamento degli

scali e dei traghetti, e sistemare la stazione marittima per disciplinare il carico simultaneo dei treni e l'imbarco dei viaggiatori, che si intralciano l'uno con l'altro.

In Italia l'indice del traffico merci per tonnellata-chilometro è superiore a quello del Belgio e della Spagna. Ma, per esempio, in Sicilia è inferiore anche a quello del Belgio e della Spagna, anche se in Italia nell'ultimo decennio l'aumento del volume totale del traffico ferroviario è passato da 91,4 a 114,4. E non parliamo della Francia, della Svizzera, della Svezia e dell'Olanda.

Il traffico merci per ferrovia rimane insostituibile per i lunghi percorsi, e noi esportiamo ortofruttili e derrate alimentari ed agrumi che devono velocemente raggiungere i mercati internazionali. Ma come si potrebbe aumentare la velocità sulle linee che hanno pendenze ripide, come per esempio il tronco Sibari-Cosenza che è quasi inutilizzabile per il trasporto merci perché non consente più di un carro merci per convoglio, data la forte pendenza della salita del Mongrassano? E come si potrebbe aumentare la velocità su linee che presentano curve strette, o hanno certi ponti vecchi su cui si potrebbe scrivere: « Ardisci e passa » (ma con il rallentamento!)? Oppure, quando si tratta di linee che, invece del blocco semiautomatico o automatico, hanno il blocco manuale? E questo avviene in quasi tutta la rete italiana, non solo in quella meridionale. Salvo le linee privilegiate!

Come si potrebbe aumentare il volume dei traffici sulle linee supersature che hanno un solo binario? Nonostante la legge che ha stabilito il doppio binario sulla linea costiera tirrenica, il doppio binario è ancora di là da venire, perché vi sono tratti in cui l'impresa, per sua comodità, restando indisturbata, non ha assolutamente iniziato i lavori. Quando li inizierà? La Camera non lo sa, ma non lo sa neanche il Governo.

Per esempio, il doppio binario sulla Messina-Ragusa è una necessità indilazionabile per assorbire il volume della crescente produzione agricola e industriale, ed è condizione essenziale per lo sviluppo economico della Sicilia. Io ne parlo dal 1946 in questa aula, ma non riesco a trovare un ministro dei lavori pubblici o un ministro dei trasporti che non sia un poco sordo.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Io ho inteso.

BASILE. Ella non è sordo; e lo dico senza spirito regionale, perché spero che ella personalmente non sia favorevole alle regioni.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Perché ?

BASILE. Perché ella è italiano, più che regionalista.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non vi è incompatibilità tra l'essere regionalisti e italiani.

BASILE. Comunque, riconoscere gli errori è segno di superiorità intellettuale, e potrebbe darsi che il Governo finisca per riconoscere che il più grave errore del suo programma è quello di voler fare le regioni.

Ritornando al tema, dirò che la linea Messina-Catania sopporta oltre 64 treni al giorno, con intollerabile disagio dei viaggiatori stipati nei treni che non possono essere aumentati, perchè una linea costruita per 20 o 30 treni non sopporta più un traffico così intenso. I tecnici propongono, tra le opere di potenziamento, di quadruplicare i binari nelle linee di maggior traffico. Invece qui non si fa neppure il doppio binario.

La Sicilia è rimasta creditrice delle ferrovie secondarie, e rimane, con la Sardegna, la regione che ha il minore sviluppo ferroviario, in proporzione alla superficie.

La politica dei trasporti deve aiutare la volontà di lavoro e la produzione. Bisogna scoprire i significati dello squilibrio in aumento fra città e campagna. Una vera politica dei trasporti deve aiutare l'agricoltura e favorire un più forte sviluppo delle zone rurali, mentre straripa la produttività delle zone urbane per l'incremento delle industrie manifatturiere. Con i prevedibili sviluppi della scienza e della tecnica aumenteranno sempre più gli squilibri fra città e campagna, che sono due Italie di secoli diversi.

L'esodo dalle campagne ha molte cause, non ultima l'impiego costante che le fabbriche assicurano per tutto l'anno alla mano d'opera, mentre nei campi, dove nei mesi di raccolto non vi sono feste nè domeniche, la disoccupazione stagionale spinge all'emigrazione.

D'altra parte, alla pressione fiscale insostenibile, allo scarso reddito della nostra agricoltura, si aggiunge la barriera della distanza che aumenta enormemente il costo di trasporto dei prodotti della terra, mentre bisogna limitare le spese e ridurre i costi non soltanto a favore dei produttori ma anche dei consumatori. Col perfezionamento della struttura produttiva, la razionalizzazione compensa in qualche caso la perdita di mano d'opera per l'abbandono delle campagne; ma vi sono zone dove il numero degli operai è già sceso al minimo in modo preoccupante

e nonostante lo sfruttamento di tutte le possibilità di razionalizzazione non si riesce a conseguire un reddito adeguato. La diminuzione di mano d'opera è così rapida da non consentire, dove pur sarebbe teoricamente possibile, un tempestivo riordinamento della struttura aziendale. Neppure gli aumenti degli investimenti in macchine agricole riescono a far superare la crisi per la scarsità di mano d'opera; e poi vi sono vaste zone dove non si possono impiegare le macchine, mentre il grado di meccanizzazione — dove questa è possibile — richiesto per compensare le perdite di mano d'opera comporta in certi casi costi eccessivamente elevati.

Per la conquista dei mercati europei di cui abbiamo bisogno, è necessario ridurre le tariffe ferroviarie per i prodotti agricoli. Per agevolare la divisione del lavoro fra le varie regioni, lo Stato deve aiutare quelle meno sviluppate, rendendo facili ed economiche le esportazioni, per favorire lo sviluppo armonico delle zone urbane e di quelle rurali. Noi non abbiamo vie fluviali, né canali o bacini navigabili, e lo strumento di scambio con l'Europa centrale è la ferrovia.

Le tariffe differenziali, le quali non risolvono del tutto questo problema di giustizia che interessa tutta l'economia nazionale, non sono in contrasto con i criteri tecnici di una gestione economica. Si potrebbero incoraggiare in tutti i modi le esportazioni dirette degli agricoltori, concedendo condizioni di pagamento dilazionato per il costo del trasporto ferroviario, il cui pagamento sarebbe garantito dalla stessa merce che viene venduta alla fine del viaggio. Effettuata la vendita, l'amministrazione potrebbe trattenerne sulla valuta il prezzo del trasporto. Più semplicemente, si potrebbe pagare la spedizione ferroviaria a 90 giorni, con il rilascio di una tratta accettata, cioè dopo aver ricevuto il prezzo della vendita.

Io ho proposto a Strasburgo, al Consiglio d'Europa, di ridurre le tariffe ferroviarie per il trasporto dei prodotti alimentari e delle macchine agricole nei paesi europei. È evidente che il maggior consumo e la conseguente maggiore produzione delle derrate agricole renderanno necessaria una maggiore importazione di fertilizzanti e di macchine, per cui si avrà il doppio vantaggio di occupare nuove forze lavorative sia nell'agricoltura sia nell'industria.

Una politica ferroviaria che si proponga tale scopo può realizzarsi facilmente, perché ogni paese che aderisca alla riduzione delle

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

tariffe nel percorso attraverso il suo territorio, riceverà vantaggi identici a quelli dei paesi che sul proprio territorio avranno concesso uguali riduzioni. Chi in definitiva ne trarrà vantaggio sarà il consumatore. Io auspicherei che si possa presto approvare questa mia proposta di accordo internazionale.

Per colmare le deficienze delle nostre malandate e trascurate ferrovie, occorrono tremila carrozze viaggiatori, un migliaio di veicoli fra bagagliai e postali, e circa 15 mila carri merci da sostituire a quelli vecchi di mezzo secolo, ridotti talora a carcasse pericolose per la circolazione; oltre ad automotrici, elettrotreni e locomotori elettrici che consentano (non solo sulle linee privilegiate) il trasporto di convogli più pesanti e a maggior velocità. Vi sono poi spese improrogabili per sostituire un materiale rotabile che lavora da 30 o 40 anni, e che non offre più, come l'armamento, le necessarie condizioni di sicurezza.

Ma l'unica certezza nel programma ferroviario del Governo è, purtroppo, la soppressione delle linee che danno meno reddito. Ecco come questa legge delle ferrovie ha qualcosa da dirci anche sul problema delle regioni. Che cosa avverrà quando le regioni autonome verranno fatte, se ciascuna regione penserà a se stessa, mentre già oggi si considerano «rami secchi» da tagliare le linee delle zone depresse?

Se si pensa che, dei 5.000 chilometri di linee a scarso traffico, 2.376 sono nella rete meridionale, ciò significa che si dovrebbe ridurre di quasi la metà il servizio ferroviario delle regioni più povere, che diventeranno sempre più povere, mentre quelle ricche diventeranno sempre più ricche. Fu un errore o fu una colpa dell'Italia senza regioni che fece costruire quelle linee, che nel 1910 fece la legge sulle ferrovie calabro-lucane, nel 1921 la legge sulle ferrovie secondarie siciliane? Purtroppo queste linee non sono state costruite durante il ventennio; qualcuna che fu appena iniziata fu abbandonata, e poi solo qualche anno fa eseguita parzialmente, ma già si parla di eliminarla.

Oggi certo vi sono linee antiquate che potrebbero vantaggiosamente sostituirsi con autolinee. Converrebbe davvero regalare l'automobile alle famiglie dei viaggiatori di certe linee che sono state costruite per ragioni elettorali, come diceva ieri l'onorevole Bima. Ma non si possono abolire linee che danno alle ferrovie una funzione nazionale e sociale, e rappresentano il solo legame

per unire alla collettività e alla vita paesi abbandonati; e sostituirle con autolinee nazionalizzate che costituirebbero una nuova mangiatoia di Stato.

Insostituibile è la funzione dell'iniziativa privata anche nel settore dei trasporti. Essa non deve essere soltanto tollerata. Si deve rinunciare a una totale nazionalizzazione; del resto vi ha rinunciato lo stesso onorevole Riccardo Lombardi nel suo discorso di ieri l'altro.

Ma bisogna tutelare l'erario. Negli ultimi dieci anni lo Stato ha concesso contributi e sussidi alle ferrovie private per 34 miliardi e 340 milioni. Perché lo Stato non chiede una partecipazione agli utili, quando vi sono? Si sono sprecati tanti miliardi per fare 700 metri di galleria fra Lucca e Pietrasanta. Si sono spesi certo molto male 8 miliardi per fare la linea a scartamento ridotto Trento-Malè, che localmente si chiama la « vacca nonesana ». È stata una « vacca » per l'industria privata che ha fatto questa inutile, anzi delittuosa linea a scartamento ridotto, mentre la popolazione voleva che si facesse una autostrada brevissima per unire Clès a Mezzolombardo, che avrebbe arricchito una regione anziché una ditta privata.

E quanti miliardi non si sono spesi per dare più comode comunicazioni a linee già privilegiate? Si sono spesi tanti miliardi per le stazioni di Napoli, di Savona e di Trieste. È un nostro collega triestino che ha protestato qui per la stazione di Trieste, dicendo che è male ubicata al centro della città, e che non risponde alle esigenze del traffico. Ora si parla di rifare anche la stazione di Milano, quando ancora non si è pensato ad unificare i sistemi di trazione elettrica; quando non si è pensato a eliminare i disservizi e le gravi deficienze degli impianti fissi e di segnalazione logorati dalla mancanza di rinnovamenti e di manutenzione, che ha reso possibili 3.000 incidenti ferroviari con 600 morti.

Ridurre i costi, dunque, e spendere bene il denaro dello Stato. In un paese che ha un bilancio così in dissesto, abbiamo bisogno di studiare bene le nostre spese. Per esempio, per il traforo del Monte Bianco, che giova più alla Francia che all'Italia (mentre a noi giova molto più quello del San Bernardo, che unisce l'Italia alla Svizzera) ci siamo accollati l'esecuzione dei lavori della parte centrale, che sono quelli più costosi, e che invece spettavano per metà all'Italia e per metà alla Francia. Quali interessi finanziari o politici determinano decisioni di questo genere?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Noi dobbiamo pensare ai prodotti agricoli che affluiranno, nei paesi del mercato comune, dalla Tunisia, dal Marocco e dall'Algeria, e che senza pagare dogana, attraverso la Francia faranno concorrenza alle nostre derrate agricole. Oggi in Sicilia vi è la crisi dei limoni, che non solo non si vendono, ma nemmeno vengono raccolti, poiché la spesa per raccogliarli supera il ricavo. Con la riduzione delle tariffe ferroviarie si potrebbero certo incoraggiare le vendite per esportare i nostri agrumi che debbono sopportare la concorrenza di tutti i paesi del Mediterraneo, dalla Spagna ad Israele, e ora anche quella dell'Albania e della Jugoslavia, che importano annualmente migliaia di piante di agrumi da vivaio. Si potrebbero vendere i nostri limoni sul mercato interno, nelle città italiane, se il costo del trasporto non elevasse il prezzo in modo così eccessivo.

Del resto, non potrebbe lo Stato alleviare la crisi di tanti agricoltori distribuendo questi prodotti agli ospedali, alle comunità, alle forze armate? La stessa America regala a tutto il mondo, noi compresi, i suoi *surplus* di prodotti agricoli.

DE PASQUALE. Ma i suoi amici all'Assemblea regionale siciliana hanno votato contro quella legge.

BASILE. Io rispondo sempre delle mie azioni e ho il torto di non essere sempre della stessa opinione dei miei amici. Ella sa che io ho votato spesso contro le direttive del mio partito. Quindi ella non può rimproverarmi nulla, e nemmeno può rimproverare nulla al mio partito perché la formulazione di quella legge era inaccettabile, e per questo io ne ho proposto una diversa. Potrei discutere a lungo su questo tema, ma non è certo questo il momento più opportuno.

Si spende un miliardo a chilometro per la costruzione dell'«autostrada dei fiori»; ma un treno merci che ogni ora partisse dalla Sicilia, diretto ai mercati internazionali oltre il nostro confine, che cosa costerebbe? Abbiamo la linea elettrica da Siracusa al Brennero, e basterebbe fare i locomotori, che darebbero certo all'azienda ferroviaria un reddito superiore al loro costo.

Riassumo. Migliorare il servizio, non scoraggiare le esportazioni, abbassare i costi per ridurre le tariffe. Ecco come il rinnovamento delle ferrovie dello Stato potrà risollevare anche le condizioni della nostra agricoltura. Ridurre il divario del tenore di vita fra città e campagne, fra queste due Italie, che la follia della moltiplicazione delle regioni vorrebbe suddividere in 19 Italie, mentre noi ne

vogliamo una sola: ma prospera e felice. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

AMADEO ALDO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, confortano questo mio breve intervento la presenza alla direzione del Ministero dei trasporti dell'onorevole Mattarella, di cui sono note la competenza e la lunga esperienza in questo importante e delicato dicastero, e l'impegno del Parlamento, ben delineato nella relazione dell'onorevole Armato al disegno di legge in discussione, di inquadrare il provvedimento in una serie di iniziative in parte già concertate, in parte da concertarsi per rendere i nostri trasporti ferroviari adeguati alle esigenze di un paese civile e di una politica di sviluppo economico e sociale.

D'altra parte, poiché il provvedimento ha carattere squisitamente finanziario, limitandosi a concedere al Governo un'autorizzazione di spesa, mi pare opportuno soffermarmi, in questa sede, sul piano di opere da attuare con il finanziamento in oggetto, affinché esso serva davvero a realizzare un programma il più possibile coordinato negli strumenti, definito nei mezzi e nei tempi, adeguato in definitiva allo scopo che è quello di un riassetto razionale di tutto il sistema dei trasporti ferroviari.

Poiché parlerò dei problemi ferroviari della Liguria, per non apparire in contrasto con quanto premesso, dico subito che concordo pienamente con la programmazione della commissione dei tre esperti — Saraceno, Longo ed Onida — il cui obiettivo è il potenziamento della rete a più intenso traffico, suggerendo opportuni ridimensionamenti dei cosiddetti «rami secchi» e delle linee a scarso traffico.

L'onorevole relatore Armato mi trova pienamente consoziente laddove afferma che non solo il piano di attuazione dovrà essere al più presto definito, e presentato al Parlamento in occasione della prossima discussione del bilancio dei trasporti, ma che esso dovrà essere redatto con la più assoluta garanzia di avere come unico fine il potenziamento della rete ferroviaria in stretta connessione con lo sviluppo sociale ed economico del paese e, quindi, sottratto ad ogni sollecitazione particolare che, sia pure legittima, fatalmente contribuisca a pregiudicarne l'organicità e l'armonia.

Orbene, è in coerenza con queste premesse che mi permetto di richiamare brevemente l'attenzione della Camera e dell'onorevole

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

ministro sulla critica situazione delle comunicazioni ferroviarie della Liguria, soprattutto occidentale, perché sia tenuta presente nella redazione del piano di attuazione, in quanto non problema locale o regionale, ma problema nazionale ed internazionale perché connesso con l'importante nodo portuale-industriale-commerciale di Genova, con l'intensificato, notevole sviluppo dei nostri rapporti economici, commerciali, turistici con i paesi del mercato europeo, e infine con l'esigenza di rendere più agevoli, rapide e confortevoli le comunicazioni tra Torino, Genova e Roma, tra Nizza, Genova e Roma, tra Nizza, Genova, Milano e Chiasso.

Senza dilungarmi eccessivamente, riassumo i principali problemi. Per la linea Genova-La Spezia vi è necessità di provvedere con assoluta urgenza al completamento del raddoppio del tratto Framura-Monterosso al fine di completare il raddoppio della Genova-La Spezia ed eliminare i pericoli insiti nell'esistenza di una tratta a binario semplice e nella permanenza, a tempo quasi indeterminato ormai, di lavori in linea in zone sprovviste anche di raccordi stradali. Vi è poi l'urgenza della revisione dei dispositivi e garanzie di sicurezza nelle varie gallerie (ampiezza, fondo pedonale ai due lati del binario, illuminazione, presenza di opportune nicchie a presa d'aria).

Quanto alle linee di comunicazione di Genova con il nord, che hanno importanza vitale sia per tutta la Liguria, in particolare per quella occidentale, sia per il porto e le industrie di Genova, e quindi per l'economia nazionale, si raccomanda la realizzazione nel più breve termine possibile della linea di Granarolo con i suoi collegamenti con la linea dei Giovi, e il completamento, pure nei termini previsti, dei lavori di trasformazione della trazione elettrica da alternata trifase a corrente continua, a ponente ed a nord di Genova.

Per la linea Genova-Ventimiglia, bisogna accelerare al massimo il completamento del raddoppio della Varazze-Savona e degli impianti di Savona e i lavori per la trasformazione della trazione elettrica da alternata trifase a corrente continua, al fine di migliorare le condizioni generali di circolazione e la rapidità dei collegamenti, e di eliminare l'assurdo economico di molti e molti miliardi da anni investiti in queste opere e completamente infruttuosi, mentre, per contro, le opere già eseguite stanno inutilmente deteriorandosi.

Occorre inoltre adottare tutti i provvedimenti idonei alla rapida realizzazione del

raddoppio sulla Voltri-Varazze in modo da realizzare sull'intera tratta Genova-Voltri-Savona (chilometri 42) il doppio binario senza soluzione di continuità. Bisogna aggiornare gli studi relativi al raddoppio completo della Savona-Ventimiglia, in modo che possa essere realizzata con le medesime caratteristiche del tratto in costruzione Savona-Varazze, sì da promuovere le condizioni meglio idonee al potenziamento del traffico commerciale e turistico gravitante su detta linea, senza ulteriormente danneggiare lo sviluppo dei centri costieri, oggi spesso impedito dalle particolari ubicazioni delle opere ferroviarie in zone di particolare sviluppo dell'economia turistica. Bisogna por mano immediatamente a parziali raddoppi ed agli spostamenti a monte almeno negli attraversamenti dei centri abitati, con particolare riguardo all'urgenza del problema per la tratta di Sanremo.

Il problema del raddoppio della Savona-Ventimiglia è quanto mai arduo perché gli studi dovrebbero essere rivolti non al raddoppio sulla sede attuale, ma allo spostamento a monte dell'intera linea con conseguente raddoppio.

Questa povera linea è tuttora quasi nelle stesse condizioni dell'epoca della sua costruzione, che risale a circa novanta anni fa, con tutte le deficienze che si lamentarono fin da allora a causa dei criteri di malintesa economia che presiedettero all'opera.

Come è noto, la linea, ad un solo binario, segue continuamente la scoscesa riviera adattandosi a tutte le sue sinuosità, sovrastate da ripide scarpate, e attraversa indiscriminatamente abitati, anche importantissimi come Sanremo, Imperia e Bordighera, venendo a rappresentare per molti di essi una vera e propria cintura di ferro che ne soffoca la vita ed il progredire.

Tale situazione determina lentezza ed ingorghi dei convogli, impedisce una razionale sistemazione urbanistica della riviera, preclude in molti casi il normale accesso al mare, intralcia lo sviluppo turistico e un integrale sfruttamento delle spiagge, limita, taglia, strozza il traffico stradale.

Il caso della città di Sanremo è uno dei più noti e significativi, e la liberazione della città dalla cintura di ferro che la isola dal mare costituisce un'antica, legittima aspirazione. Ma ancor più valida a sostegno della mia tesi penso sia la considerazione dello sviluppo del traffico attraverso il transito di Ventimiglia, che a mio avviso dovrebbe far seriamente considerare anche il problema

della riattivazione della linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza, del quale già più volte parlai in quest'aula e per la cui soluzione con il collega onorevole Sarti ho presentato una specifica proposta di legge.

Da uno studio fatto in sede ministeriale — « Considerazioni sul potenziamento ed ammodernamento delle linee adducenti ai transiti ferroviari internazionali di Ventimiglia, Brennero e Tarvisio » — rilevo che attraverso il transito di Ventimiglia nell'esercizio 1957-58 sono passati 2.452.000 viaggiatori (in media 6.700 al giorno) e 340 mila tonnellate di merci (in media 930 al giorno), corrispondenti a 23.500 carri (in media 65 al giorno) in entrata e in uscita; nel 1960 già si superavano le 500 mila tonnellate, e le previsioni per il 1970 indicano un volume di traffico pari a 4 milioni di viaggiatori e a un milione di tonnellate di merci, corrispondenti ad oltre 50 mila carri carichi.

Tutto ciò porta ad insistere perché venga considerata quale unica adeguata sistemazione della Ventimiglia-Savona-Genova lo spostamento a monte dell'intero tracciato, respingendo decisamente il concetto più volte espresso dall'amministrazione ferroviaria del minore costo economico possibile. Se nel quadro dell'attuale piano non si potrà contare su una soluzione integrale del problema, con esso almeno si provveda alle necessità più urgenti, inquadrata in una radicale e generale soluzione di spostamento a monte e di raddoppio affidata ad apposito provvedimento legislativo da presentarsi con urgenza di concerto dai Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici.

Sul piano generale, mi limito a prospettare nuovamente l'opportunità di non insistere sull'assurdo criterio di programmare i miglioramenti delle linee ferroviarie « al minor costo possibile » o prestando troppo orecchio ad interessi locali, disperdendo i mezzi in tanti rivoli per dare un poco a tutti, ma in definitiva non accontentando nessuno e, quel che è peggio, rendendo croniche le insufficienze delle grandi linee. È necessario possedere una visione al massimo realistica delle necessità presenti e future del grande traffico, per scongiurare l'antieconomico risultato di approfondire somme ingenti in impianti che non potranno mai essere utilizzati in pieno o non potranno mai compensare direttamente né indirettamente le spese, lasciando in stato di carenza linee di importanza nazionale e internazionale che hanno superato il limite della potenzialità di esercizio: linee che sono attive, e

lo sarebbero ancor più quando fossero razionalmente rinnovate per adeguarle alle richieste del traffico.

Tutto ciò esige l'interesse economico e turistico della nazione, che ha il diritto di attendersi dallo Stato, nei campi di sua esclusiva competenza, come quello ferroviario, la presa in considerazione di giustificate radicali soluzioni, e di vedere adottati i doverosi provvedimenti che ne conseguono.

La sua competenza ed il suo senso di responsabilità, onorevole Mattarella, danno affidamento che detti principi informativi del programma redatto dagli esperti saranno rispettati, e le predette esigenze soddisfatte pur nei limiti del finanziamento degli 800 miliardi, che, seppur non sufficiente al troppo da fare, rappresenta un eccezionale sforzo del paese per adeguare le sue ferrovie alle necessità del suo sviluppo economico e civile. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello degli onorevoli Angelini Giuseppe, Bei Ciufoli Adele, Santarelli Enzo, Calvaresi e Santarelli Ezio:

« La Camera,

considerata la necessità del potenziamento delle linee ferroviarie Ancona-Roma, Pesaro-Fano-Urbino, Pergola-Fabriano, Albacina-Civitanova Marche, Ascoli-Porto d'Ascoli, ai fini di una politica di sviluppo economico-sociale della regione marchigiana,

impegna il Governo

a potenziare l'intera rete ferroviaria marchigiana e particolarmente:

1°) a raddoppiare la linea Ancona-Roma;

2°) a completare la ricostruzione del tronco Pergola-Fermignano, danneggiato da eventi bellici;

3°) ad elettrificare la tratta Albacina-Civitanova Marche ».

L'onorevole Giuseppe Angelini ha facoltà di svolgerlo.

ANGELINI GIUSEPPE. L'ordine del giorno che ho presentato insieme con i colleghi comunisti marchigiani riguarda alcune questioni sulle quali più volte siamo intervenuti in Parlamento. Per essere precisi occorre risalire al 1956, quando in Senato, in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, il ministro di allora, onorevole Armando Angelini, ebbe ad assicurare ogni sforzo per reperire i mezzi finanziari — 2 mi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

liardi di lire — per la ricostruzione della tratta intermedia, danneggiata da eventi bellici, della linea ferroviaria Fabriano-Pergola-Fano.

Dopo di allora vennero fornite assicurazioni si può dire ogni anno, ma lo stesso rinnovarsi degli impegni governativi sta a dimostrare l'inanità di quegli impegni e di quelle assicurazioni.

Di qui la necessità che abbiamo avvertito di richiamare ancora una volta l'attenzione del Governo sulla urgenza di provvedere al miglioramento e completamento della rete ferroviaria che interessa la regione marchigiana.

Rinunzio, per scarsità di tempo, a citare dati e cifre sulla situazione economica delle Marche, che quanto a indici di consumi, di reddito, di investimenti si trova al di sotto della media nazionale ed ogni anno registra un regresso relativo nei confronti delle regioni più sviluppate del paese. Le cause e gli aspetti caratteristici di tale regresso sono gravi e di ordine strutturale, quali la crisi della mezzadria e della piccola proprietà coltivatrice, largamente diffuse nella regione, a cui si accompagnano uno scarso sviluppo industriale e una forte emigrazione, nonché la diminuzione in senso assoluto, in alcune province, della popolazione.

Sarebbe pertanto illusorio ricercare nella politica degli incentivi e delle infrastrutture una soluzione valida, senza affrontare le cause di fondo che hanno prodotto un tale stato di cose. Tuttavia è nostra opinione che il miglioramento e il potenziamento della rete ferroviaria costituiscano una condizione necessaria per l'attuazione del piano regionale di sviluppo economico per cui è stato costituito mesi or sono — con i ben noti limiti — l'apposito comitato. Tanto più che il rifiuto di completare, migliorare, potenziare le linee esistenti equivale ad eliminare una parte di esse.

Tale è il caso della Fabriano-Pergola-Fano, rimasta interrotta a causa della guerra, come sopra dicevo, nel tratto centrale Pergola-Fermignano, e sulla quale continua a pendere la minaccia di smantellamento. Insieme con la tratta Fabriano-Portocivitanova, questa linea dovrebbe costituire un sistema continuo, unico: un arco, che si diparte alle sue estremità dalla costa, rispettivamente da Fano e da Portocivitanova, e penetra nel retroterra della regione, attraversando decine di comuni ed interessando una popolazione di circa 400 mila abitanti.

Sono migliaia di operai e di studenti che viaggiano ogni giorno su queste linee, le quali servono centri agricoli che hanno bisogno di essere sempre meglio collegati ai mercati e località, come la zona del basso Metauro, dove stanno sorgendo piccole fabbriche e dove si profila la possibilità della creazione anche di qualche grande industria, per cui la ferrovia rappresenta un'esigenza insopprimibile.

La questione va quindi affrontata e risolta tenendo conto del fatto che si tratta di un servizio sociale essenziale che non può essere sostituito oggi, e riteniamo neppure per l'immediato avvenire, dal pur necessario miglioramento della viabilità e dei servizi autostradali.

Noi respingiamo la tesi che queste linee dovrebbero essere eliminate, almeno in parte, perché antieconomiche. Una valutazione obiettiva dell'economicità di esse non può essere data fino a quando il sistema di collegamenti ferroviari interni della regione, che dovrebbe essere unico e continuo, rimane ancora spezzato proprio nel tratto centrale; oppure fino a quando lo stato delle vetture, la lentezza delle corse (per percorrere 40 chilometri da Fabriano a Macerata si impiegano persino 90 minuti), gli orari non coordinati tra ferrovie e autolinee, servono ad allontanare dal servizio ferroviario gli utenti.

Ecco perché noi poniamo l'accento in primo luogo sull'esigenza di ricostruire il tronco Pergola-Fermignano e di elettrificare la linea Fabriano-Macerata-Portocivitanova. Così pure ci pare ormai indilazionabile il raddoppio della linea Ancona-Roma: non si può più tollerare che ad ogni cambiamento stagionale di orari debba verificarsi un prolungamento della durata delle corse, e che persino i treni rapidi siano costretti a lunghe soste in piccole stazioni.

Riteniamo, dunque, che il Governo non debba sottrarsi alle richieste contenute nel nostro ordine del giorno. Accogliendolo, dimostrerà che finalmente si comincia a considerare con occhio diverso dal passato le esigenze della regione marchigiana.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Boidi e Forlani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

riconosciuta la necessità degli interventi dello Stato nel settore dei trasporti al fine di potenziare le infrastrutture, favorire lo sviluppo delle attività industriali, commerciali e turistiche, assecondare l'espansione urbani-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

stica e turistica dei centri balneari, verso cui si indirizza in volume sempre maggiore il flusso turistico interno e internazionale,

invita il Governo

a porre nel novero delle opere di rinnovamento e potenziamento delle ferrovie lo spostamento a monte del tratto della linea ferroviaria adriatica dal chilometro 142 a nord di Pesaro al chilometro 182 a sud di Senigallia ».

L'onorevole Boidi ha facoltà di svolgerlo.

BOIDI. Ciò che potrebbe dirsi ad illustrazione dell'ordine del giorno che porta le firme dell'onorevole Forlani e mia potrebbe essere riassunto in poche proposizioni riconducibili allo schema di un sillogismo. È riconosciuto da tutti, in linea di principio, che la politica dei trasporti è parte integrante della politica di sviluppo, essendo i trasporti delle persone e delle cose in funzione dello sviluppo industriale commerciale, turistico, urbanistico e sociale del paese.

Se questo è vero, come è vero, tutte le volte che il tracciato di una linea ferroviaria invece di essere fattore di sviluppo economico e sociale per una parte qualsiasi del territorio nazionale rappresenta una strozzatura, cioè un gravissimo ed insormontabile ostacolo allo sviluppo urbanistico, turistico, commerciale e industriale di quel territorio, è evidente che quel tracciato debba essere corretto, come va corretta qualsiasi altra disfunzione o squilibrio o strozzatura dell'economia nazionale.

Orbene, la parte settentrionale della riviera marchigiana da Pesaro a sud di Senigallia, che rappresenta, insieme con la riviera romagnola, una delle zone più belle delle coste adriatiche sia per il delizioso paesaggio che le fa da sfondo sia per l'incomparabile bellezza della spiaggia; questa zona, verso la quale si indirizza naturalmente il flusso turistico interno ed internazionale è tagliata in in due dalla linea ferroviaria, cosicché è impedito ogni ulteriore sviluppo turistico, alberghiero e urbanistico e quindi ogni sviluppo delle attività economiche, industriali e commerciali che ne sono insieme la premessa e la conseguenza.

Quando si consideri che le Marche, ed in particolar modo la provincia di Pesaro e la zona di Senigallia, soffrono attualmente di una spaventosa depressione economica; quando si pensi che questa depressione potrebbe ricevere un immediato sollievo e in ultimo scomparire del tutto se si potessero subito valorizzare in pieno le risorse naturali di quella zona e cioè la meravigliosa spiaggia

ed il paesaggio incantevole; quando si consideri che la industriosa attività di quelle popolazioni, pur nell'attuale situazione di strozzatura e di depressione, ha saputo compiere miracoli, ma non può più spingersi oltre perché la linea ferroviaria si erge come una barriera invalicabile; quando si consideri tutto ciò, appare con piena evidenza la necessità indifferibile di eliminare questa strozzatura, di spostare, cioè, a monte la linea ferroviaria.

Di questa necessità si rese personalmente conto alcuni anni or sono il ministro dei trasporti del tempo, onorevole Armando Angelini, allorché si recò ad Ancona ad inaugurare la linea elettrica Ancona-Pescara.

Subito dopo, venendo in esame avanti la Commissione X (Trasporti) il bilancio dei trasporti, chi ha l'onore di parlarvi propose per la prima volta in sede parlamentare la questione dello spostamento della linea ferroviaria dal chilometro 142 a nord di Pesaro al chilometro 182 a sud di Senigallia. Il ministro Angelini, accogliendo il mio ordine del giorno, faceva porre allo studio il problema. Intanto tutti gli enti locali, cioè le camere di commercio e le amministrazioni provinciali di Pesaro e di Ancona ed i comuni di Pesaro, Fano, Mondolfo e Senigallia, si costituivano in comitato promotore per la risoluzione del problema, facendo redigere da un collegio di ingegneri una relazione tecnica con l'indicazione del nuovo tracciato ferroviario e delle fonti di finanziamento di quest'opera tanto necessaria quanto fruttuosa. Questa relazione tecnica e finanziaria, cui fu attribuito dal comitato degli enti locali un valore meramente indicativo e segnaletico, è stata trasmessa per il tramite della direzione compartimentale di Ancona alla direzione generale delle ferrovie.

Io ho fiducia che il ministro onorevole Mattarella, il quale in tutti gli altri uffici da lui ricoperti ha sempre lasciato l'impronta delle sue moderne concezioni e della sua dinamica azione, saprà risolvere questo problema che è di vitale interesse per la nostra riviera; e potrà risolverlo, a mio avviso, inserendolo in un quadro generale di rinnovamento e di potenziamento delle ferrovie italiane.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Forlani e Boidi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo

a voler disporre perché nell'attuazione del piano di rinnovamento, ammodernamento e

potenziamento delle ferrovie dello Stato si proceda alla ricostruzione del tratto ferroviario Pergola-Cagli-Fermignano e al potenziamento di tutto il sistema delle linee ferroviarie interne della regione marchigiana (Civitanova-Macerata - Fabriani - Pergola - Cagli - Urbino - Fermignano-Fano) condizione imprescindibile dello sviluppo economico dell'entroterra marchigiano ».

BOIDI. Ci rimettiamo alle considerazioni che tra poco svolgerà l'onorevole Castellucci, illustrando un suo ordine del giorno analogo al nostro.

PRESIDENTE. L'onorevole Baldelli ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo:

1°) a procedere urgentemente al rinnovamento e potenziamento delle linee ferroviarie esistenti in Umbria;

2°) a mettere in programma la ricostruzione o costruzione di quei tronchi ferroviari da cui dipende l'inserimento nella rete nazionale di importanti centri oggi isolati e il congiungimento dell'Umbria con importanti nodi nazionali;

3°) ad attuare subito, per le località non collegate a mezzo della ferrovia, altre soluzioni che corrispondano ai bisogni delle popolazioni per idoneità, rapidità, frequenza e precisione oltre che per equità di tariffe ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BALDELLI. Leggendo il resoconto dei lavori della Commissione trasporti in ordine al disegno di legge in esame, come rappresentante delle popolazioni umbro-sabine ho dovuto constatare che ancora una volta si è ripetuta la dolorosa circostanza che la Camera si interessasse (e ha fatto molto bene) delle necessità ferroviarie del sud e del nord, ma l'Italia centrale, di cui l'Umbria è parte non secondaria, restasse completamente dimenticata. Si ripete cioè quanto si verifica ormai da alcuni anni in Italia, da quando si è dato l'avvio alla benemerita politica meridionalistica, per cui tutto ciò che, in qualche maniera, deve impegnare i politici è venuto e viene sempre riferito in modo speciale e particolare al sud. Sul che siamo perfettamente d'accordo, poiché la saldatura del sud con il nord è necessità d'ordine politico, economico e sociale. Ma noi non riusciamo a comprendere come la si possa conseguire se si trascura la cerniera della saldatura, di cui l'Umbria è parte fondamentale ed essenziale. Ecco perché, non avendo

io reperito traccia d'un interesse di questo tipo, pur dopo l'ampio dibattito sull'Umbria che fu svolto in questa Camera (per la prima volta nella storia del Parlamento italiano) nel febbraio del 1960, ho ritenuto mio dovere di richiamare l'attenzione del Governo sui problemi della regione umbra con l'ordine del giorno che ho l'onore di illustrare.

Già durante quel dibattito, il 12 febbraio 1960, illustrando la mia interpellanza, ebbi modo di dire che le linee ferroviarie che in qualche maniera interessano l'Umbria hanno un'origine che nulla ha a che fare con gli interessi economici della popolazione umbra. Pensiamo infatti alla Roma-Ancona e alla Roma-Firenze: si tratta di due linee ferroviarie volute per esigenze di superiore ordine nazionale. Se qualche linea è sorta nella regione, per usi prevalentemente regionali, si tratta di linee date in concessione. Alludo alla Terni-Umbertide-Città di Castello-Sansepolcro ed alla Spoleto-Norcia. Nonostante la presenza di un preciso interesse regionale, tutto è stato dato ai privati. A questo proposito, non vorrei riferirmi alle dolorose esperienze delle ferrovie calabro-lucane, perché sarebbe di pessimo gusto. Non vi è dubbio, però, che il problema della piena efficienza delle ferrovie in concessione si pone con estrema urgenza, data l'importanza dei trasporti agli effetti del progresso economico e sociale.

Nella prima parte dell'ordine del giorno ho pertanto sottolineato la necessità di provvedere, nel quadro della legge che stiamo per approvare, al rinnovamento e al potenziamento delle linee ferroviarie umbre. Mi riferisco naturalmente non solo alle linee amministrate dall'azienda di Stato ma anche a quelle ancora da essa non gestite, ma che, a mio giudizio e per richiesta di tutte le popolazioni dell'Umbria, lo dovrebbero essere.

Vi è il problema del potenziamento dell'Ancona-Roma con il raddoppio del binario. Si tratta anche di non far declassare la Roma-Firenze. A questo proposito noi ci auguriamo francamente che certi piani non debbano attuarsi. Essere tagliati fuori una volta di più da una nuova iniziativa, mortificherebbe particolarmente gli interessi degli umbri. Alla linea Foligno-Terontola (per la quale l'amministrazione ha provveduto all'elettrificazione) occorre assicurare una maggior potenzialità, osservando che il centro di Foligno è di evidente importanza non soltanto sul piano regionale ma su quello di una politica nazionale dei trasporti. È importante anche mantenere in efficienza le officine ferroviarie

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

di Foligno, che sono una valida testimonianza di quanto l'azienda sa fare in questo campo. Sarebbe un grave colpo per la nostra regione se le officine di Foligno dovessero subire un ridimensionamento a rovescio. Caso mai dovremmo aspettarci, un loro ulteriore sviluppo.

Per quanto riguarda la Terni-Ponte San Giovanni-Umbertide-Città di Castello-Sansepolcro (che vorremmo fosse gestita dalla azienda di Stato) si tratta anche di definire se questa linea debba rimanere un troncone mutilato o non debba invece ricercare il suo sbocco o i suoi molteplici sbocchi per un utile congiungimento, quale esisteva prima della guerra, con Arezzo, e per un non meno utile congiungimento con le Marche e con la Romagna. Mentre si parla di soppressione di linee ferroviarie, potrebbe sembrare fuori luogo una richiesta di questo genere. Ma io ritengo che, se una recisione di « rami secchi » può forse essere augurabile in certi casi, in altri potrebbe invece rivelarsi opportuna la crescita di nuovi « rami » quando questi potessero rappresentare, sia per le regioni che attraversano sia per l'azienda, un utile mezzo non di aumentare il *deficit*, ma di diminuirlo, in quanto la creazione di certe linee di comunicazione potrebbe essere di vantaggio per l'economia del paese e dell'azienda stessa.

Vi è infine il problema di un'altra linea che richiamai anche nel discorso del 12 febbraio 1960 e che esisteva fino al giorno in cui la furia devastatrice dei tedeschi non rovinò pezzo per pezzo i binari, i ponti, gli impianti fissi di stazione e quant'altro ad essa connesso. Mi riferisco alla restante parte del tronco che univa Fossato di Vico (sull'Ancona-Roma) con Arezzo. Ho già detto che in continuazione della linea cosiddetta « centrale umbra » è stato ricostruito il tratto Umbertide-Sansepolcro, ma mancano ancora la Sansepolcro-Arezzo e il tratto Fossato di Vico-Gubbio-Umbertide.

Tutte le città, tutti i centri e le regioni che hanno subito distruzioni per causa di guerra hanno ottenuto dal Governo nazionale una politica che ha dato la possibilità di procedere alle invocate riparazioni, e quasi sempre la ricostruzione di quanto la guerra aveva distrutto. Quando il Governo non ha ritenuto opportuno ed economicamente conveniente procedere alla ricostruzione, ha istruito servizi idonei a soddisfare le esigenze della popolazione. Una città come Gubbio, la quale ha subito le note distruzioni (per non parlare di altre più dolorose vicende, come l'uccisione di 40 ostaggi da parte dei

tedeschi) non solo non ha ottenuto la ricostruzione della sua linea ferroviaria, ma neppure un servizio di collegamento con il più vicino centro ferroviario per assicurare decenti trasporti ad equa tariffa.

Abbiamo visto affidata la linea alla solita iniziativa privata, verso la quale non vi è alcuna preclusione o preconetto, perché noi abbiamo sempre concepito una economia mista e pluralistica dove convivano in maniera attiva lo Stato l'iniziativa privata. Ma quando l'iniziativa privata, monopolistica per giunta, finisce con il paralizzare, con l'impedire la possibilità di sviluppo di centri importanti, di comuni gloriosi che hanno avuto una parte nella storia, nell'arte, nel costume e nella letteratura, allora si determinano una giusta ribellione ed un giusto risentimento, di cui mi faccio eco.

Sono rimasto sbigottito quando ho sentito lamentare circa l'esistenza contemporanea, in certe regioni, di linee ferroviarie e di servizi dell'I. N. T., e la richiesta di soppressione di questi ultimi. Sbigottito, perché noi non ci siamo trovati di fronte alla ricostruzione, né al funzionamento di ferrovie efficienti, e neppure alle autolinee gestite con una certa consapevolezza di responsabilità sociali. Ho sentito sollevare la questione se fosse o meno opportuno proporre in questa sede il problema dell'I. N. T. Sono pienamente d'accordo con coloro i quali vorrebbero che adesso si parlasse del problema dell'I. N. T., ente controllato dallo Stato per provvedere ai bisogni della popolazione. Non possiamo fare la politica con i paraocchi. In una situazione come questa, nel quadro dell'impegno assunto dal Governo con la politica che si annuncia, occorre vedere in tutta la loro estensione i problemi che ci stanno di fronte.

Allora, si prenda coraggiosamente l'iniziativa per affrontare la questione in sede opportuna, ma senza avere riguardo non so nemmeno per chi, perché il riguardo lo dobbiamo avere verso le popolazioni che devono essere servite. Nel frattempo, si dia qualche assicurazione alle popolazioni, che non sono state servite da nessuno, che qualcuno comincerà a pensare a loro, ai loro interessi ed ai loro problemi.

Ho lasciato da ultimo — non perché sia meno importante — il riferimento ad una linea compresa fra quelle a scarso traffico: interessa solo marginalmente l'Umbria, ma fortemente la Sabina, di cui sono rappresentante in questa Camera. Mi riferisco alla Terni-Sulmona, di 164 chilometri.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Non mi pare che sul piano della convenienza economica il problema sia tragico. Poiché il rapporto costi-introiti non è dei più elevati, anzi, è dei più modesti (siamo quasi vicini ai limiti tollerabili), non è possibile certamente pensare alla recisione del ramo, se, prima, alle genti della Sabina e a quelle del confinante Abruzzo non avremo offerto un altro mezzo idoneo a risolvere i loro problemi di comunicazioni e di traffici; altrimenti quelle terre, già fortemente spopolate, rischierebbero il definitivo abbandono.

Ho fiducia, onorevole ministro, nella sua attenzione e nella sua comprensione per questi problemi; e ho fiducia che la sua opera illuminata saprà certamente assicurare le soddisfazioni che le popolazioni dell'Umbria e della Sabina attendono.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli de Michieli Vitturi e Trombetta non sono presenti, s'intende che abbiano rinunciato a svolgere i loro ordini del giorno.

L'onorevole Paolucci ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo:

1°) a risolvere senza ulteriori indugi il problema dello spostamento degli impianti ferroviari di Pescara che non può più essere differito perché di vitale importanza per gli interessi di quella città e della intera regione abruzzese;

2°) a portare a compimento con la massima sollecitudine i lavori per la costruzione del doppio binario sulla linea Ancona-Pescara-Foggia;

3°) ad astenersi dal disporre la soppressione delle linee che percorrono l'interno della regione abruzzese;

4°) ad ammodernare ed a potenziare — ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221 — la ferrovia a scartamento ridotto Pescara-Penne che ha 80 anni di vita e che tra i tanti vantaggi offre anche quello di assicurare nella stagione invernale il traffico e le comunicazioni del capoluogo con tutti i paesi della vallata del Tavo;

5°) ad approvare al più presto la già predisposta regolamentazione del trattamento normativo, economico e previdenziale del personale dipendente dalle ferrotranvie esercitate dall'industria privata;

6°) a eliminare le gravissime, incredibili, inique, sperequazioni esistenti nel trattamento economico del personale ferroviario in quiescenza;

7°) a disporre che ai familiari dei periti ed agli scampati del disastro ferroviario di Castelbolognese venga corrisposto al più presto l'indennizzo che a essi compete e che nel frattempo venga loro versata una congrua provvisoria da imputarsi nella liquidazione definitiva dei sofferti danni ».

Ha facoltà di svolgerlo.

PAOLUCCI. L'illustrazione del mio ordine del giorno sarà rapidissima, anche e soprattutto perché tutti gli argomenti che esso tratta hanno costituito oggetto di numerose e distinte mie interrogazioni.

Con il primo punto del predetto ordine del giorno raccomando al Governo di risolvere, senza ulteriori indugi, il problema dello spostamento degli impianti ferroviari di Pescara che non può essere differito perché di vitale importanza per gli interessi di quella città e dell'intera regione abruzzese.

È un problema annoso, del quale ebbi l'onore di interessarmi fin dai tempi della Assemblea Costituente e della prima legislatura. Ricordo che a una mia interrogazione del gennaio 1948, l'allora ministro dei trasporti, onorevole Corbellini, rispose assicurando che lo stesso problema era allo studio e che poteva dirsi senz'altro avviato a soluzione. Ecco il periodo finale della risposta che egli mi diede nella seduta del 31 gennaio 1948: « Come l'onorevole interrogante rileverà, lo studio è ormai definito nelle sue linee tecniche e sarà eseguito e completato con ogni sollecitudine, cercando di contemperare le esigenze ferroviarie con quelle altrettanto importanti della città ».

Ad altre mie interrogazioni sullo stesso problema sempre si rispose fornendo assicurazioni che ormai esso poteva dirsi avviato a imminente, concreta definizione.

Ricordo ancora che tutti i ministri dei trasporti — dico: tutti — che hanno visitato la città di Pescara, hanno formalmente dichiarato alla cittadinanza che quel problema poteva dirsi già risolto. Invece è ancora in via di risoluzione, a distanza di molti anni dalla Costituente. Di modo che, a causa di questo sistematico inadempimento degli impegni ufficialmente assunti dai ministri competenti, pubblicamente e per iscritto, lo stesso problema rischia di diventare una delle tante favole, assai poco divertenti in verità, della mia terra di Abruzzo che, come è noto, è tra le più depresse e abbandonate d'Italia.

Esso deve essere dunque definito senza ulteriori indugi. Vi sono state, al riguardo, anche alcune iniziative parlamentari, vi è pure

una proposta di legge presentata tre anni fa da me e da altri colleghi, vi sono state le dichiarazioni, anche di domenica scorsa, dell'onorevole Spataro, vi sono state — ripeto — esplicite promesse da parte di tutti i ministri dei trasporti, ma il problema è ancora insoluto, con danno gravissimo per la città di Pescara e di tutto l'Abruzzo.

Con il secondo punto del mio ordine del giorno raccomando al Governo di portare a compimento con la massima sollecitudine i lavori per la costruzione del doppio binario sull'Ancona-Pescara-Foggia. Anche questo argomento fu oggetto di una mia interrogazione rivolta all'allora ministro dei trasporti, onorevole Spataro, il quale mi rispose che il problema era in via di risoluzione, essendo già in corso i lavori di raddoppio nel tratto Varano-Porto San Giorgio, per una complessiva lunghezza di chilometri 53. Aggiungeva l'onorevole Spataro: « In relazione allo stato di avanzamento dei lavori si ritiene di poter attivare il raddoppio di detto tratto » (quello Varano-Porto San Giorgio) « entro il primo semestre del prossimo anno 1962. Il raddoppio del tratto Ancona-Varano-Porto San Giorgio-San Severo è previsto nei programmi di potenziamento della rete ferroviaria e sono in corso i relativi studi. Le opere saranno intraprese gradualmente non appena si disporrà dei relativi finanziamenti ».

Anche questo è un problema della massima importanza perché il raddoppio di detta linea completa il raddoppio della linea Foggia-Bari insieme con il raddoppio della Pescara-Foggia che egualmente non può essere dilazionata.

Nel terzo punto del mio ordine del giorno raccomando al Governo « di astenersi dal disporre la minacciata soppressione delle linee che percorrono l'interno della regione abruzzese ».

Desidero mettere in rilievo che, se si sopprimessero queste linee, le zone interne della mia regione rimarrebbero prive totalmente di comunicazioni. L'Abruzzo ha anche il triste primato di essere la regione più flagellata, nel periodo invernale, dalle nevicate.

Interi paesi, da 50 a 200 comuni, a causa della neve rimangono completamente isolati dal mondo. Restano invece collegati con il consorzio umano soltanto quei paesi che sono serviti da dette ferrovie interne; ond'è che, queste sopprimendosi, noi avremmo la terra d'Abruzzo, durante l'inverno, completamente isolata. Inoltre, si tratta di linee della massima importanza, come ha messo in rilievo il

collega che mi ha preceduto a proposito della Sulmona-L'Aquila-Terni.

Anche la linea Avezzano-Roccasecca e la Sulmona-Castel di Sangro sono della massima importanza. Si deve rilevare che gran parte di queste linee che percorrono l'interno della mia regione sono state completamente distrutte dagli eventi bellici, e che per la loro ricostruzione l'erario ha speso miliardi e miliardi. Ora, sopprimerle mi sembra, anche sotto questo aspetto, un assurdo inconcepibile senza poi dire che il danno che ne risentirebbero le popolazioni sarebbe incalcolabile.

Il quarto punto del mio ordine del giorno si riferisce a un problema che, pur apparendo marginale, ha la sua importanza. Con esso si invita il Governo ad ammodernare e potenziare, ai sensi della nota legge 2 agosto 1952, la ferrovia a scartamento ridotto Pescara-Penne, la cui costruzione venne deliberata 80 anni fa e che fra i tanti vantaggi offre anche quello di assicurare nella stagione invernale le comunicazioni con il capoluogo e con tutti i paesi della vallata del Tavo a una popolazione di circa 150 mila unità.

La sostituzione di questa linea con degli autobus, oltre a limitare enormemente il traffico dei viaggiatori e a renderlo assai più costoso, limiterebbe ovviamente anche il trasporto delle merci, degli animali e dei prodotti agricoli della zona, paralizzandone quasi tutta l'attività.

Il quinto punto dell'ordine del giorno è diretto a stimolare il Governo perché voglia rendersi promotore dell'approvazione sollecitata della già predisposta regolamentazione del trattamento economico, normativo e previdenziale del personale dipendente dalle ferrovie e tranvie esercitate dall'industria privata. Vi sono dipendenti di queste società i quali vengono retribuiti con compensi che vanno da un minimo di sei mila lire al mese ad un massimo di 12 mila. Si tratta di assuntori di stazioni e di guardabarriere sui quali gravano tremende responsabilità, anche perché il loro servizio si svolge principalmente là dove non ci sono passaggi a livello custoditi. Nessuna norma previdenziale ed assicurativa protegge questi dipendenti che hanno retribuzioni da fame. Se uno di essi muore, la sua famiglia non ha diritto a una lira. Un caso del genere è quello recentissimo, onorevole Spataro, della morte del capostazione di Arielli. Egli è deceduto dopo 25 anni di servizio ed i suoi eredi non hanno percepito una lira e non avranno alcuna pensione!

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

È allo studio presso la Commissione trasporti e, mi pare, anche presso la Commissione lavoro una apposita regolamentazione della materia. Orbene, il Governo ne solleciti l'approvazione!

Il sesto punto del mio ordine del giorno è diretto a sollecitare il Governo a presentare senza ulteriori dilazioni un disegno di legge (sul quale è stato già espresso parere favorevole, come mi assicurava l'onorevole Angelini, già sottosegretario di Stato per i trasporti, dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato) che si proponga di eliminare le gravissime, incredibili, inique, sperequazioni esistenti nel trattamento economico del personale ferroviario in quiescenza, sperequazioni sorte in virtù delle disposizioni di applicazione della nota legge-delega: cito, a titolo di esempio, il caso di un capostazione che, dopo 30-35 anni di servizio, riscuote una pensione inferiore a quella di un macchinista, e di un macchinista che riscuote una pensione inferiore a quella di un manovale.

Al riguardo sono state presentate alcune proposte di legge, una dagli onorevoli Amadei e Vizzini ed un'altra dall'onorevole Capugli. Ma, dato che esiste questo disegno di legge già approvato dal consiglio di amministrazione delle ferrovie all'unanimità, lo si presenti senz'altro all'approvazione del Parlamento.

L'ultimo argomento, assai triste, angoscioso, è quello che riguarda i familiari e gli eredi delle vittime del tragico disastro ferroviario di Castelbolognese. La responsabilità civile dell'amministrazione ferroviaria è innegabile, quale che sia l'esito del processo penale, sia cioè che essa si fondi sulla colpa degli agenti imputati, sia che si basi sulle norme del contratto di trasporto. Perché dunque l'amministrazione non provvede con sollecitudine a corrispondere ai familiari delle povere vittime e agli scampati, che sono oltre 120, l'indennizzo che ad essi compete? E, in attesa della liquidazione dei danni, la quale richiederà un po' di tempo, perché non corrisponde congrue provvisionali da imputarsi sulla liquidazione definitiva?

Dei 14 morti dell'immane disastro di Castelbolognese, 9 o 10 erano abruzzesi, delle province di Chieti e di Pescara. Erano poveri contadini ed operai, i quali, spinti dalla fame, dalla miseria e dalla disoccupazione, si recavano a lavorare in terra straniera, e, per procurarsi il denaro ed il bagaglio per il viaggio, avevano anche dovuto contrarre dei debiti.

Le loro famiglie sono rimaste nella miseria più nera, cui si è ora aggiunta la disperazione. So che alla famiglia di un povero giovane, vittima del disastro, è stato versato dall'amministrazione ferroviaria un sussidio di appena 100 mila lire, somma che non è bastata nemmeno per i funerali.

Dia, quindi, l'amministrazione prova anche di senso di umanità: in attesa della liquidazione definitiva del danno, corrisponda un sensibile acconto alle povere famiglie delle vittime ed agli scampati.

Questi sono gli argomenti trattati nel mio ordine del giorno, argomenti e problemi già noti e per i quali si impone una pronta soluzione. È anche per questo loro carattere di estrema urgenza, oltretutto per la loro innegabile importanza, che vivamente li raccomando all'approvazione del Governo e della Camera. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Mancini, Bogoni, Concas, Principe, Mariani, Guadalupi, Minasi, Landi, Scarongella e Fabbri hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatando come dalla discussione del disegno di legge relativo al rinnovamento, ri-classamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, emerga la urgenza di risolvere parallelamente il problema delle ferrovie in concessione a privati in modo coerente con il constatato fallimento della politica di aiuti e sovvenzioni finora praticata;

ravvisando, in ogni caso, la urgenza e la necessità di revocare le concessioni alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo, relative all'esercizio delle ferrovie calabro-lucane, nonché dei servizi automobilistici viaggiatori di linea gestite dalla stessa società, a causa del pessimo stato di manutenzione degli impianti, che ha provocato una serie di gravi incidenti e disastri, dei quali ultimo quello verificatosi sulla linea Cosenza-Catanzaro il 23 dicembre 1961,

impegna il Governo

a definire e precisare al più presto e in ogni caso in sede di discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti — nel quadro della programmazione generale — le concrete iniziative da adottare in proposito ».

Gli onorevoli Concas, Lombardi Riccardo, Bogoni, Mancini, Landi, Schiano, Fabbri e

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Ricca hanno altresì presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

discussi i problemi relativi all'ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria;

ritenuto che gli autoservizi viaggiatori sulle autostrade nonché gli autoservizi su strada ordinaria sostitutivi e integrativi delle linee ferroviarie sono strettamente complementari con la rete delle ferrovie, ai fini del suo ammodernamento e potenziamento;

affermata l'opportunità che la disciplina delle pubbliche autolinee sia modificata nel senso di riservare allo Stato l'esercizio degli autoservizi anzidetti;

fatta riserva di risolvere tale problema, contestualmente con quello del necessario riconoscimento del potere di concessione ed esercizio dei trasporti di linea aventi interesse locale a regione, province e comuni e loro consorzi in sede di discussione del disegno di legge n. 2864 sulla disciplina delle pubbliche autolinee, di cui sottolinea l'urgenza;

impegna il Governo

a non concedere a terzi, fino a che la nuova disciplina sulle autolinee non sia stata approvata, l'esercizio di nuove autolinee viaggiatori svolgentesi in tutto o in parte su tracciati autostradali e ad assegnare all'azienda ferroviaria l'esercizio diretto o indiretto degli autoservizi sostitutivi e integrativi della rete ferroviaria, a norma del regio decreto-legge 15 dicembre 1931, n. 1575 ».

Gli onorevoli Bogoni, Lombardi Riccardo, Concas, Mancini, Landi, Schiano, Fabbri e Ricca hanno infine presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata la necessità di potenziare i posti organici di pianta del personale direttivo,

impegna il Governo

ad adottare con tutta urgenza provvedimenti in tal senso ».

CONCAS. Chiedo di svolgerli io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONCAS. Ritengo che il primo ordine del giorno non necessiti di un'ampia illustrazione, in quanto si può dire che si illustra da sé. Per di più si tratta di un problema che è conosciuto da questo ramo del Parlamento, in quanto mai vi è stata discussione sulla politica dei trasporti nella quale non sia stato denunciato da qualsiasi

parte lo stato di abbandono in cui si trovano le ferrovie in concessione e i pericoli cui ogni giorno vanno incontro gli utenti. Così come è ben conosciuto il fallimento della politica di aiuti e sovvenzioni finora praticata da tutti i governi che si sono succeduti, altrettanto sono risaputi i gravi oneri di ordine finanziario cui è andato incontro l'erario: basti ricordare come sia maggiore la sovvenzione per unità di traffico alle ferrovie concesse rispetto alle stesse ferrovie dello Stato.

Nel quadro di un'azione di potenziamento e di rinnovamento delle ferrovie dello Stato, riteniamo di grande necessità ed urgenza risolvere il problema delle ferrovie in concessione a privati, per la funzione integrativa che dette ferrovie assolvono o dovrebbero assolvere, rispetto alla rete statale, e per quella funzione di progresso sociale ed economico che dovrebbero svolgere specialmente nel mezzogiorno d'Italia.

Per molte delle ferrovie concesse la scadenza delle concessioni è ormai prossima. Per altre la revoca o la dichiarazione di decadenza sarebbe doverosa, come nel caso della Società per le strade ferrate del Mediterraneo che ha l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane nonché dei servizi automobilistici sostitutivi. Noi riteniamo pertanto che il Governo dovrebbe accettare il nostro ordine del giorno nel senso di impegnarsi a far proprie, in occasione della discussione del prossimo stato di previsione del bilancio dei trasporti e nel quadro della programmazione generale, le direttive che ci siamo permessi di indicare.

Il nostro pensiero al riguardo è noto. Abbiamo sempre chiesto la statizzazione delle ferrovie in concessione e, dove fossero accertate condizioni di antieconomicità della gestione non compensate da proporzionati vantaggi di carattere sociale, la sostituzione dei trasporti ferroviari con i trasporti su strada.

Per quanto riguarda l'altro ordine del giorno, osservo che noi abbiamo sempre criticato la politica fino ad oggi perseguita dai vari governi, che non hanno mai programmato né coordinato gli investimenti pubblici e privati nei trasporti secondo rigorosi criteri di priorità e secondo le attrezzature esistenti per evitare disordine, doppi investimenti ed antieconomiche sovrapposizioni, in particolar modo in un paese, non certamente ricco, come il nostro.

Di tutto ciò abbiamo dato una spiegazione. Abbiamo sempre sostenuto che il Governo, posto di fronte ad una scelta, ha

preferito una politica di favore per gli interessi dei privati piuttosto che per quelli della collettività.

Infatti, se noi dovessimo qui fare, sia pure rapidamente, un *excursus* sulla politica governativa nel campo dei trasporti, dovremmo dire che essa, informata, a detta del Governo, a direttive di liberismo economico, si è trasformata, invece, per le condizioni di partenza del sistema, in una politica contro l'azienda delle ferrovie dello Stato. Infatti, si è rinunciato da parte dello Stato a qualunque intervento disciplinatore, all'assunzione diretta o indiretta dell'esercizio di linee sostitutive di quelle ferroviarie a scarso traffico; e si è mostrata nel contempo condiscendenza per l'estensione di linee private automobilistiche parallele e concorrenziali a quelle delle ferrovie dello Stato, rinunciando altresì a stabilire qualsiasi programmazione coordinata degli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti, e perseguendo, pertanto, una politica di pieno favore per i grandi interessi che si muovono intorno alla motorizzazione. E quando si parla di interessi che ruotano intorno alla motorizzazione, dobbiamo intendere senz'altro quelli legati alle industrie o, meglio, ai monopoli dell'automobile, della gomma, del cemento, ecc.

Ebbene, oggi poniamo questa domanda al Governo: cosa varrebbe il piano di potenziamento e di ammodernamento delle ferrovie dello Stato se non ponessimo fine una volta per sempre alla politica che fino ad oggi si è perseguita?

Proprio per tutto questo siamo convinti che gli autoservizi viaggiatori sulle autostrade, nonché gli autoservizi su strada ordinaria sostitutivi o integrativi della linea ferroviaria sono strettamente complementari alla rete delle ferrovie.

Noi (e ciò proprio ai fini dell'aggiornamento e del potenziamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato) abbiamo presentato l'ordine del giorno di cui ho fatto una breve illustrazione, invitando il Governo a volerlo accettare e ad impegnarsi in tal senso.

Per quanto riguarda il terzo ordine del giorno, relativo alla necessità che il Governo adotti con tutta urgenza provvedimenti per andare incontro alla situazione di carenza che esiste oggi nell'organico del personale direttivo, e in particolare degli ingegneri, mi richiamo a quanto affermato dall'onorevole Riccardo Lombardi in sede di discussione generale, allorchè, illustrando questo problema, ha chiesto l'aumento a 200

posti dell'organico degli ingegneri, conformemente alle esigenze attuali dell'azienda. Anche per questo ordine del giorno invitiamo il Governo a volersi impegnare nel senso indicato. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Castellucci ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che nel piano di ammodernamento delle ferrovie dello Stato non può essere omesso l'interesse regionale del mantenimento e del potenziamento del sistema delle ferrovie secondarie marchigiane in funzione del processo di sviluppo economico-sociale, specialmente del territorio interno e montano della regione, in armonia con l'iniziativa governativa dello studio del piano regionale di sviluppo economico delle Marche, disposto con decreto 8 settembre 1961 dal ministro dell'industria e del commercio;

constatato che le ferrovie secondarie delle Marche costituiscono circa la metà dell'intero sistema ferroviario della regione;

riconosciuta la necessità di mantenere e potenziare la rete ferroviaria stessa come servizio eminentemente sociale, insostituibile allo stato delle cose e per lungo tempo, anche come strumento della prevedibile espansione industriale della ritardata economia della regione,

impegna il Governo

a mantenere e potenziare, completando la ricostruzione del tronco Pergola-Fermignano ancora inattivo per cause belliche, tutta la rete ferroviaria delle Marche ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CASTELLUCCI. Ringrazio l'onorevole Boidi che mi ha passato l'incarico di illustrare, con il mio, il suo analogo ordine del giorno, di cui è primo firmatario l'onorevole Forlani. Per la verità, si tratta di ordini del giorno concernenti lo stesso oggetto, che non hanno bisogno di una illustrazione vera e propria sia perché già l'onorevole Giuseppe Angelini ha illustrato altro analogo ordine del giorno per le ferrovie secondarie delle Marche, sia perché gli stessi argomenti esposti dall'onorevole Angelini sono stati più volte ripetuti e prospettati all'onorevole ministro dei trasporti su iniziativa di un comitato regionale delle Marche, costituito da rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e di altri enti, che ha illustrato in profondità la necessità del mantenimento e del potenziamento del sistema ferroviario interno marchigiano e l'urgenza della ricostruzione del tronco Pergola-Fermignano, che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

venne distrutto da eventi bellici. Il comitato venne ricevuto il 4 luglio dello scorso anno dal ministro Spataro cui io stesso feci una relazione verbale. Ne seguì una relazione scritta, che però non ebbe una risposta precisa. Ma, durante la discussione del bilancio dei trasporti per l'anno in corso, essendo stati presentati analoghi ordini del giorno dagli onorevoli Boidi, Angelini, da altri colleghi marchigiani e da me, il ministro Spataro ci assicurò che era da escludere qualsiasi possibilità di smantellamento della linea Fabriano-Porto Civitanova, che passa per il centro provinciale di Macerata, mentre non poteva essere data identica assicurazione per il tronco Fabriano-Urbino e, quindi, Urbino-Fano-Pesaro. È vero che l'onorevole Spataro aderì alla considerazione, da noi sottopostagli, che il Governo aveva istituito — con decreto 8 settembre 1961 del ministro dell'industria — un comitato di studio per il piano regionale di sviluppo economico delle Marche, e che sarebbe stato un controsenso — come io ebbi occasione di sottolineare — promuovere, da un lato, lo studio dello sviluppo economico della regione e, dall'altro, sottrarre uno dei mezzi fondamentali per tale sviluppo, specialmente della parte interna della regione marchigiana. Alla luce di queste considerazioni, il ministro (come risulta dagli atti di quella discussione) promise che il problema si sarebbe potuto sempre riesaminare; riesaminare evidentemente nel senso positivo della conservazione e dell'incremento di queste linee ferroviarie con la ricostruzione del tronco distrutto dagli eventi bellici.

Ma io vorrei qui sottolineare che non è razionale considerare questi tronchi delle ferrovie interne marchigiane come tronchi a sé stanti, poiché essi costituiscono invece un sistema ferroviario coordinato con la base sulla litoranea adriatica (con un lato poggiato su Porto Civitanova e l'altro su Pesaro) e con vertice su Fabriano, che dà una notevole aliquota al traffico affluente sulla linea Ancona-Roma. Ma non vale soltanto tale considerazione, in quanto è palese la necessità intrinseca per la regione marchigiana di conservare e potenziare quel sistema di trasporti che si estende per 220 chilometri. Non si tratta di piccoli tronchi che possano essere facilmente sostituiti, magari con mezzi automobilistici, in quanto, sia per la distanza, sia per i centri allacciati, sia per il volume del traffico viaggiatori e merci, non è possibile trasferire tale traffico su mezzi automobilistici anche per la mancanza di essi e, soprattutto, di strade rotabili.

Confido che, alla luce di queste pur brevi considerazioni, sia ormai maturo il problema per essere definito al fine di dare tranquillità e sicurezza alle popolazioni marchigiane, poiché il sistema ferroviario concorrerà notevolmente allo sviluppo economico e sociale della regione, per il quale ferve veramente un impegno solidale delle popolazioni e delle autorità.

Non ho parlato del raddoppio della ferrovia Ancona-Roma nel tronco Ancona-Orte, poiché a me sembra che questa necessità sia imposta chiaramente dall'elaborazione del piano generale di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dell'intero territorio nazionale; mentre aderisco senza riserve alle pertinenti considerazioni testè svolte dal collega onorevole Baldelli. Comunque, io non intendo escludere tale problema neppure dal mio ordine del giorno, poiché parlo dell'intero sistema ferroviario marchigiano.

Confido che le nostre richieste possano essere prese in considerazione dal Governo al più presto possibile.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Giglia e Di Leo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la esigenza di un rapido organico miglioramento della situazione ferroviaria in tutto il paese, con particolare attenzione al completamento del raddoppio dell'attuale linea Villa San Giovanni-Battipaglia che consentirà un più rapido svolgersi delle comunicazioni tra la Sicilia ed il resto del paese;

ritenuto necessario provvedere altresì al completamento del raddoppio della linea Palermo-Fiumetorto per un più facile smistamento delle comunicazioni tra la capitale dell'isola con il resto della Sicilia, soprattutto verso le province centrali;

constatata l'inderogabile necessità di provvedere alla elettrificazione dell'attuale linea Fiumetorto-Roccapalumba primo stadio verso l'ulteriore completamento dell'elettrificazione delle ferrovie siciliane verso Agrigento, Caltanissetta e Catania,

invita il Governo:

a) a tenere in necessaria doverosa considerazione i problemi relativi al traffico del meridione d'Italia;

b) a dare particolare attenzione alla sistemazione delle linee siciliane, specie nelle zone di maggior traffico ed in quelle di più

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

largo e diffuso collegamento con il resto dell'isola e con le linee di grande traffico nazionale;

c) ad inserire nel piano d'ammodernamento l'elettrificazione della ferrovia Fiumetorto-Roccapalumba, come premessa per l'ulteriore elettrificazione delle ferrovie isolane;

d) a considerare la necessità di migliorare ed ammodernare tutti gli altri attuali servizi perché le ferrovie siano sempre meglio rispondenti alle esigenze del traffico ed alle richieste dei cittadini ».

L'onorevole Giglia ha facoltà di svolgerlo.

GIGLIA. La strozzatura esistente a Battipaglia, che indubbiamente rallenta le comunicazioni fra la Sicilia e il resto del paese, va rapidamente eliminata con il completamento del raddoppio dell'attuale binario. Se non si collega più rapidamente la capitale dell'isola, Palermo, con la linea del grande traffico nazionale, si viene meno alle legittime aspettative delle categorie isolane. Inoltre, non completando il raddoppio della Palermo-Fiumetorto, si creano difficoltà di collegamento fra la capitale dell'isola e Messina e le zone centrali della Sicilia. Ma, oltre a questo, dati gli aumentati bisogni delle zone centrali dell'isola, si chiede l'elettrificazione della Roccapalumba-Palermo, che è una premessa all'ulteriore completamento dell'elettrificazione delle ferrovie isolane verso Agrigento, Caltanissetta e Catania. Questo è un problema oggi molto sentito perché lungo queste ferrovie sono sorti

alcuni grossi centri industriali, a Campofranco e a Racalmuto, che hanno bisogno di migliori e maggiori collegamenti per il trasporto delle merci.

Sono certo che il Governo non vorrà trascurare il miglioramento delle condizioni generali esistenti oggi nelle ferrovie siciliane. In molte nostre stazioni ferroviarie assistiamo ancora oggi, infatti, a spettacoli che ci fanno riandare a tempi molto lontani. Sulla Catania-Agrigento, vi sono ancora mezzi ferroviari inadatti e vecchie automotrici molto pericolose per il traffico delle persone.

Io mi auguro che il ministro voglia tener conto di tutti questi problemi. Le popolazioni dell'isola attendono giustamente che si provveda all'ammodernamento del materiale ferroviario attualmente esistente.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Biasutti e Gino Mattarelli non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere i rispettivi ordini del giorno.

Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 13,40.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI