

63.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI VENERDÌ 18 OTTOBRE 1963

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

	PAG.
Congedi	3303
Disegni di legge (Trasmissione dal Senato)	3303
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (537-537-bis)	3305
PRESIDENTE	3305
MELIS	3305
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	3313, 3314, 3315
D'AMORE	3313
CENGARLE	3315
GOMBI	3320
Proposte di legge (Annunzio)	3303
Proposte di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	3304
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	3304, 3305
SORGI	3304
GAGLIARDI	3304
Petizioni (Annunzio)	3304

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Botta, Fada, Sangalli e Savio Emanuela.

(I congedi sono concessi).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della sanità per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (*Approvato da quel consesso*) (611-611-bis);

« Contributo straordinario dello Stato alle spese per le celebrazioni nazionali del IV centenario della morte di Michelangelo Buonarroti e del IV centenario della nascita di Galileo Galilei » (*Approvato da quella VI Commissione*) (610).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva, per il secondo, di stabilirne la sede.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

MONTANTI: « Istituzione della bolletta di accompagnamento dello zucchero » (612);

PELLEGRINO ed altri: « Provvedimento contro la sofisticazione da zucchero del vino » (613).

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

La seduta comincia alle 9,30.

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(E approvato).

Annunzio di petizioni.

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

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

Il dottor Dosi Giuseppe, da Roma, chiede modificazioni alle norme regolanti l'edilizia economica e popolare (28).

Binelli Giuseppe, da Carrara, chiede un provvedimento teso a proibire le vendite e il commercio della selvaggina migrante morta (29).

PRESIDENTE. Le petizioni testé annunziate saranno trasmesse alle Commissioni permanenti secondo la rispettiva competenza.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella di iniziativa del deputato Foderaro:

« Erezione di un monumento in Aspromonte per celebrare il nome d'Italia » (14).

L'onorevole Foderaro ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Sorgi e Colleselli:

« Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 1961, n. 1668, relativo all'istituzione delle piante organiche del personale salariato del Ministero della sanità e dell'Istituto superiore di sanità » (184).

L'onorevole Sorgi ha facoltà di svolgerla.

SORGI. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Gagliardi, Riccio, Helfer, Bisantis, Bianchi Gerardo e Isgrò:

« Disposizioni per favorire la diffusione degli alberghi per la gioventù sul territorio nazionale » (292).

L'onorevole Gagliardi ha facoltà di svolgerla.

GAGLIARDI. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Bozzi e Ferioli:

« Agevolazioni per la diffusione degli alberghi per la gioventù sul territorio nazionale » (470).

L'onorevole Bozzi ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Gagliardi e Gioia:

« Modifiche alla legge 5 maggio 1956, n. 524, e ulteriore contributo statale per il completamento degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi e di Venezia-Marco Polo » (293).

L'onorevole Gagliardi ha facoltà di svolgerla.

GAGLIARDI. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1963

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

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Vigorelli, Mario Berlinguer, Mauro Ferri, Anderlini e Mosca:

« Assegno mensile ai cittadini ultrasessantacinquenni » (495).

L'onorevole Vigorelli ha fatto sapere che si rimette alla relazione scritta.

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(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 bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (537-537-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

È iscritto a parlare l'onorevole Melis. Ne ha facoltà.

MELIS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, questo bilancio dei trasporti si presenta all'insegna del piano decennale di rinnovamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, per il quale il Governo ha stanziato 1.500 miliardi di lire. Si tratta di un impegno notevole che si innesta nel grande e vittorioso sforzo nazionale di ricostruzione degli impianti e dei materiali dopo le rovine della guerra e il conseguente sfacelo di tanta parte del nostro patrimonio ferroviario; impegno giustificato in quanto i trasporti sono strumento essenziale di ogni attività economica, che risulta sostenuta e facilitata quando i mezzi di comunicazione sono facilmente disponibili a costi convenienti e soprattutto al ritmo rapido che i tempi e la concorrenza esigono.

È evidente che una politica ferroviaria avrà una funzione determinante nell'articolazione dinamica dei traffici se sarà realmente capace di acquisirli, non di perderli, a vantaggio di

altre soluzioni ed iniziative. In questo io consento con le considerazioni che hanno ispirato il bilancio in discussione e il programma decennale, che costituisce lo strumento principale, come indica la stessa imponente dello stanziamento, per mantenere i trasporti ferroviari al livello di innervatura di base del sistema di comunicazione all'interno del nostro paese e verso l'estero.

Hanno sempre avuto torto, infatti, i pessimisti, i disfattisti che vorrebbero con lo scetticismo e l'ipercritica relegare nell'ignavia e nel « fannullonismo » ogni fermento vitale.

Ricorderò a me stesso che l'annuncio del primo tentativo di *ferry-boats* tra Messina e Villa San Giovanni venne allora considerato, in questo Parlamento, dai più qualificati esponenti del settore, come un'originalità insensata. Se le mie informazioni sono esatte, nel 1950 l'amministrazione ferroviaria prevede di dover attrezzare le linee ferroviarie e i traghetti di collegamento per un massimo di mille carri al giorno; oggi si raggiungono invece tra Villa San Giovanni e Messina punte di duemila carri al giorno da e per la Sicilia.

In verità le previsioni e i programmi in questo campo non possono presupporre una base statica, ma devono precedere gli sviluppi del traffico, giacché ogni ritardo nell'approntamento dei mezzi di trasporto inaridisce possibilità, spegne iniziative, crea insomma un danno che ha riflessi immediati, lesivi di interessi individuali e generali, in quanto viene in tal modo fermato il ritmo ascendente dell'economia.

Il « miracolo economico » ha avuto una proiezione adeguata attraverso la rete dei trasporti, la quale, con questi stanziamenti che il Governo si accinge ad utilizzare, potrà continuare ad assorbire il costante flusso del movimento degli uomini e delle merci, e la sua sempre più accentuata progressione all'interno e verso l'estero. Si pensi all'aumento della produzione industriale e, tanto per fare un esempio, alle 2.500 vetture al giorno che la Fiat deve far trasportare; si ponga mente al movimento migratorio che in tutte le direzioni e ogni giorno affolla le linee; e ci si renderà conto della grandiosità del fenomeno e del ruolo assolto dagli strumenti che hanno reso possibile questo incremento dei trasporti.

È pertanto evidente che lo sviluppo del paese, in ogni sua parte, deve essere assecondato con spirito di iniziativa e con viva sensibilità. Io sono sardo e pongo subito alcuni problemi che purtroppo rimangono insoluti e fanno sì che la rete ferroviaria dell'isola

non si intoni né si armonizzi con le solide e sostanziali strutture che il nostro paese ha dato ai suoi trasporti, dalle Alpi alla Sicilia.

Non mi riferisco, se non per accenno, ai 2 mila chilometri delle autostrade (grandiose, lussuose) che vediamo sorgere d'incanto: un primato europeo di rapidità realizzatrice. Per sistemare, invece, un tratto di 19 chilometri sulla vecchia strada costruita da re Carlo Felice da Cagliari verso Sassari, l'« Anas » ha impiegato oltre tre anni. Ora ha preso a sbocconcellare un altro tratto verso il nord dell'isola. Con questo ritmo (che ignora gli appalti e le iniziative di lavoro per diversi punti del percorso in contemporaneità), tra trent'anni forse la cosiddetta superstrada potrà essere conclusa. Ma io penso che prima — se questo resterà il ritmo delle cose nostre — i sardi avranno finito con l'andarsene tutti dalla loro terra, o probabilmente altre soluzioni avranno reso ridicole le cosiddette — in realtà superatissime — superstrade che procedono con lo stile del gambero.

Voglio invece parlare specificamente delle ferrovie sarde, in relazione al programma ferroviario di cui ho tessuto testé l'elogio. Un elogio quasi da straniero, perché, ahimé!, la Sardegna non è toccata da tanta grazia di Dio così promettente.

In Sardegna, infatti, la rete ferroviaria di Stato ha uno sviluppo di circa 400 chilometri: quello stesso che risultò dalla prima costruzione del secolo scorso. Ma mentre non si è avuto alcuno sviluppo ulteriore, la velocità attuale di percorrenza è addirittura rallentata rispetto al passato. Da Cagliari ad Olbia fino a 5-6 anni or sono, si impiegava, con il treno cosiddetto diretto, qualche ora in meno rispetto alla « freccia sarda » di oggi. Nel tempo del « settebello » e delle soluzioni non solo efficienti e comode, ma di gran lusso, la Sardegna questa sedicente « freccia » la vede ferma ad ogni stazione, quasi asmatica, bloccata ad ogni incrocio da ogni vagoni di merci, da ogni carrello di materiali. Uno stato di cose penoso che denuncia una serie di carenze quanto a stato della linea, dei materiali, del treno; spesso pervenuti, per scarto, da altre regioni sempre dotate di mezzi nuovi, da cui si inviano nell'isola quelli più usurati, così come si mandano gli impiegati in punizione.

Ma, prescindendo da questo pur giustificato tono recriminatorio, io posso permettermi di chiedere all'onorevole ministro, che è un eminente esperto del settore, come mai si provvede, con i programmi in discussione, al raddoppio della Framura-Monterosso; del-

la Colle di Bulgheria-Torre Orsava; della Ascea-San Mauro La Bruca; della Ancona-Varano; della Apicella-Catania; al completamento del raddoppio tra Battipaglia e Francavilla Angitola; al raddoppio della linea tirrenica fino a raggiungere Reggio-Villa San Giovanni; a quello della linea Torino-Modane, con tracciato del nuovo binario su sede diversa dall'attuale, mentre non è cenno di una qualsiasi iniziativa di realizzazione di raddoppio della rete sarda.

Né faccio accenno alcuno all'elettrificazione. Ho sentito parlare, da quando ho l'età della ragione, del raddoppio del tratto Cagliari-Oristano. Nei vari convegni si è sostenuta l'indifferibilità del raddoppio della tratta Cagliari-Decimomannu, come fattore necessario di decongestionamento del traffico. Questo primo tratto era dato per acquisito ed addirittura se ne era annunciato il finanziamento, dal ministro Mattarella in quest'aula, per 3 miliardi di lire. Invece, di fronte alle necessarie e mirabili cose realizzate altrove, il Ministero dell'Italia del movimento e del dinamismo relega ora l'isola della rinascita nell'umiliazione del dimenticatoio.

Ma ciò che ha sapore di vera irrisione è il preteso ragionamento con cui si giustifica la cosa. Il raddoppio sarà superato — si asserisce — dall'attrezzatura completa, con apparati centrali telecomandabili, doppio segnalamento di protezione e di partenza. Questo in avvenire. Per ora, ed ancora chissà fino a quando, blocco manuale. Ci solleticate con pretesi esperimenti all'americana, per tacitare la cattiva coscienza di fronte alla realtà della sostanziale azione, non certo benevola né favorevole. L'esperimento, ben s'intende, è in fase di studio; mentre subito, con denari di tutti, attuate concrete realizzazioni per ogni dove. Nell'isola della retorica predilezione, il problema del traffico verrà risolto, nell'avvenire del sogno, a mezzo di incroci teleguidati « con dirigente centrale imperativo », quasi che ciò valga a far correre due treni che provengono da opposte direzioni sullo stesso binario.

Evidentemente non si ha neppure il senso dell'umorismo, ed i funzionari direttivi delle nostre ferrovie vogliono forse farsi benemeriti presso le loro direzioni generali — cupidigia di servilismo, per valermi della nota formula pronunciata in quest'aula da Vittorio Emanuele Orlando — per ottenere promozioni o trasferimenti in terra più... civile non segnalando e non risolvendo problemi cui sono preposti. Ma come possa con-

ciliarsi una situazione del genere con l'interdipendenza tra trasporti e sviluppo economico in un momento cruciale in cui si dovrebbe rendere possibile l'esplosione di una indilazionabile rinascita — se l'abbandono della terra sarda non si vuole rendere totale, se si vuole promuovere e sviluppare i fattori della crescita — lascio a voi, alla vostra saggezza di decidere.

A me pare che le parole forti siano inutili: ormai le proteste e le reazioni più estremiste sono giustificate. Il ministro mi può dare atto che la mia isola — con un'azione difficile, contrastata per ignoranza e incomprendimento — ha avviato alcuni aspetti del suo sviluppo agricolo e industriale. La proiezione esterna, la vita di relazione che ne consegue sul piano commerciale ed umano, è data dalle ferrovie e dalle comunicazioni marittime che continuano le ferrovie: giacché il mare, per la Sardegna, è la via obbligata tra due ferrovie.

È evidente che se si programma, anzi si pianifica una « rinascita » che, a mente dell'articolo 13 dello statuto regionale deve portare la Sardegna al livello delle regioni più progredite e saldarla nell'unità economico-sociale della nazione, occorre programmare e realizzare altresì un adeguato e corrispondente programma di trasporti.

Invece, mentre altrove si procede a ritmo del tempo moderno incrementando adeguatamente i traffici delle regioni già progredite, in Sardegna i pretesti del rallentatore fallimentare, antieconomico, antisociale si mascherano da sperimentazioni sperate senza concretezza di finanziamenti e di fatti. Se è vero, dunque, che nella stessa percorrenza in Sardegna le « frecce », cioè i « rapidi », impiegano oggi invece maggior tempo, e che le difficoltà, con l'intensificarsi dei trasporti e lo sviluppo dell'economia, si documentano nell'esperienza delle navi traghetto, creando una situazione contraddittoria, assurda e paradossale nell'era delle velocità supersoniche, com'è che si abbandona la soluzione del doppio binario — nel momento stesso in cui questo si è generalizzato in tutta la rete nazionale — mancando, oltretutto ad un solenne impegno, almeno per quel tratto di linea tra Cagliari e Decimomannu, in cui s'inserisce il traffico ferroviario di una zona ad intenso sviluppo industriale, qual è quella di Iglesias, la maggior zona mineraria d'Italia?

Si pretende di spiegare ciò con una specie di ripensamento dell'amministrazione, la quale si sarebbe accorta che non risulta sufficientemente potenziato il tratto di binario tra

Macomer ed Olbia e, poiché non si è provveduto con finanziamenti adeguati, ha fatto ricorso all'espedito di destinare a questo tratto il finanziamento già previsto per il raddoppio della Cagliari-Decimomannu. Ma queste sono soluzioni assurde ed ingiuste, essendo entrambe le realizzazioni necessarie. Ad entrambe, dunque, si deve provvedere, anziché porle in una falsa contrapposizione, sacrificando quello che già era stato ritenuto — direi — pregiudiziale.

Siamo lieti, anzi sollecitiamo che si attui il sistema più moderno nella tratta Macomer-Olbia, ma i fondi, su un programma di 1.500 miliardi, debbono essere reperiti senza ledere gli impegni già assunti e almeno altrettanto necessari.

Sempre riferendomi ai problemi ferroviari non posso non richiamare l'onorevole ministro alla situazione del personale. Il programma studiato per snellire il traffico (ampliamento di stazioni, segnali luminosi-blocco, posti di movimento, dieselizzazione, ecc.) impegna ad una serie di lavori che non possono essere attuati col personale attuale: nella migliore delle ipotesi durerebbero 10-15 anni.

Parlo di tutto il personale, anche di quello viaggiante le cui piante organiche non rispondono più alle esigenze attuali. Il direttore compartimentale di Cagliari tratta con capidivisione del continente e questo declassamento ha una ripercussione su tutti i funzionari e gli impiegati: nessuno ambisce, quindi, a venire in Sardegna, mancando quello sviluppo di carriera che è consentito negli altri compartimenti del continente.

Tutto nell'isola è più difficile: in caso di emergenza non si ha possibilità di sussidi dai compartimenti limitrofi: e tali casi sono frequenti, se si pensa al personale insufficiente, alle condizioni del materiale, ecc. Discriminazioni, declassamento di carriera si subiscono solo nel Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e non ad esempio in quelli della pubblica istruzione, della giustizia, degli interni e della difesa.

Altro problema da affrontare è la situazione degli alloggi. Il dipendente trasferito in Sardegna non può raggiungere settimanalmente i familiari, ma deve cercare casa e faticosamente sostenere il peso di due famiglie. Ha una carriera limitata e disagi effettivi di residenza; ne conseguono continui trasferimenti a discapito del servizio, e cioè della Sardegna. Mentre i dipendenti ferroviari della Sicilia, per fare un esempio, possono tornare a casa usufruendo con lo stesso biglietto delle navi traghetto, quelli che lavorano in Sar-

degni hanno la limitata facoltà di viaggiare in nave per tre coppie di credenziali. Ne conseguono malumore e malvolere, che rendono più difficile la permanenza nell'isola e creano uno stato di ingiusta inferiorità per chi vi si sente confinato. Urge quindi provvedere all'eliminazione di tutte queste sperequazioni e provvedere i ferrovieri di alloggio o di una indennità che contribuisca, almeno in parte, a facilitare l'insediamento e ad eliminare il disagio.

Il personale di macchina è talmente insufficiente che non può fruire del congedo. Gli aiutanti macchinisti sono in numero così inadeguato che vengono sostituiti da manovali abilitati. Le piante organiche del personale di macchina sono assolutamente superate e vanno tempestivamente integrate.

Infine segnalerò la situazione delle officine di trazione. Nella relazione è ricordato che due quinti delle commesse di materiali ferroviari debbono per legge essere ordinate nell'Italia meridionale ed insulare. Le commissioni e le riparazioni del materiale rotabile, grandi e piccole, dovrebbero essere eseguite nelle officine ferroviarie o, come avviene in Sicilia, essere affidate all'industria privata. La ragione è evidente: è un criterio di sviluppo dell'occupazione e di distribuzione industriale che dovrebbe essere seguito anche in questo settore. Ma per la Sardegna, per questo angolo di mondo cui si dovrebbe guardare, proprio per le difficoltà obiettive della sua posizione geografica e della sua economia, col maggior senso di giustizia e di solidarietà, la situazione è capovolta. Poiché deve essere ampliata la stazione di Cagliari per il potenziamento dei fasci di binario per il carico e scarico delle merci, in relazione all'aumento di traffico determinato dalle navi traghetto, dovranno essere demolite le vecchie officine ferroviarie. Si sente parlare di nuove officine; ma intanto non si sono approntati i progetti né si indicano i finanziamenti delle officine che dovrebbero sostituire, in meglio, quelle demolende. Vorrei che il signor ministro dichiarasse, in sede di replica, i suoi propositi in materia e soprattutto cosa si è pensato di fare in concreto, precisando tempi ed entità dello sforzo finanziario.

Dicevo delle difficoltà sarde, derivanti dall'insularità, che esigono soluzioni particolari. Durante l'ultimo conflitto la Sardegna è rimasta praticamente isolata per tre anni. Si deve al senso di abnegazione nel compiere il loro dovere dei ferrovieri sardi, se, malgrado le distruzioni dei terribili bombardamenti, i treni hanno continuato a circolare. Come la

Sicilia, anche la Sardegna deve essere posta in condizioni di autosufficienza anche da questo punto di vista: anzi a maggior ragione perché la sua è una solitudine ben più grave e radicale di quella siciliana, con circa 300 chilometri di distacco creati dal mare.

Dal bilancio — e più chiaramente ancora dalle notizie della stampa sindacale — veniamo ad apprendere che molte officine di trazione verranno potenziate sul continente. Perché, tenendo presenti i concetti esposti, non si pensa in primo luogo alla Sardegna? Perché non si incomincia subito a costruire i nuovi reparti in modo che, quando nel 1964-1965 sarà completato il programma di dieselizzazione, si possa demolire i vecchi impianti, che comprendono, però, anche l'officina di rialzo e gli altri reparti che non possono essere messi a lavorare all'aperto? A suo tempo l'allora ministro Mattarella annunciò, anzi prese impegno di costruire in Sardegna, a Cagliari, una grande officina. Si crede proprio che non si abbia il ricordo di niente o che non si debba dare alcun credito agli impegni dei ministri? So che molte officine del meridione hanno ottenuto finanziamenti dalla Cassa per il mezzogiorno. Vengono reperiti i fondi per quella via. Ma nessuna fonte e forza di lavoro devono essere inaridite là dove è invece così essenziale crearne, specie se si ricorda il preciso impegno dei due quinti da riservare al sud, il che su un piano proporzionale deve riversarsi anche sulla regione meridionale più depressa: la Sardegna.

Tutto il sistema ferroviario ha una proiezione naturale, che non consente soluzioni di continuità, verso le ferrovie della penisola. Questa continuità è rappresentata, per il traffico delle merci, dalle navi traghetto. Inutile che io faccia la lunga storia delle diffidenze e delle ostilità incontrate per arrivare a questa realizzazione: è la storia stessa del malvolere, dell'incomprensione o dell'ignoranza che, purtroppo, accompagnano ed appesantiscono tutti i nostri problemi. Ne ho parlato in sede di discussione del bilancio della marina mercantile; riprenderò il discorso quando verrà risposto a una mia interpellanza in cui richiamo il problema complesso di tutti i mezzi di comunicazione — marittimi, ferroviari, aerei, stradali — della Sardegna, interdipendenti fra di loro e tutti condizionanti la sopravvivenza e lo sviluppo dell'economia e della vita sociale della Sardegna.

Ella sa, signor ministro, cosa rappresentino le due sole navi traghetto in esercizio tra Golfo Aranci e Civitavecchia. Sono del tutto insufficienti, nonostante il valore posi-

livo del fatto nuovo, alle esigenze. Si deve ricorrere a discriminazioni tariffarie e a priorità rovinose tra merce e merce, rendendo aleatorio il traffico e mettendo per ciò stesso in crisi la produzione e i rapporti commerciali.

Per la nuova politica economica del continente europeo noi vediamo e sempre più vedremo intensificarsi, con l'incremento delle produzioni agricole dell'isola (sono previsti oltre 200 mila ettari di nuove colture irrigue, con produzione precoce e altamente specializzata, oltre al prevedibile incremento dell'esportazione delle carni e dei formaggi freschi) e con lo sviluppo industriale in atto, che esploderà nel prossimo anno con la messa in esercizio della supercentrale termoelettrica del Sulcis, destinata a decuplicare la produzione di energia elettrica, le attività economiche della Sardegna.

Le relazioni economiche dell'isola si intensificheranno soprattutto con i ricchi mercati manifatturieri del nord Italia e degli Stati dell'Europa continentale. Un articolista de *La Nazione* di Firenze ripete nella stampa continentale quello che è ormai un concetto comune, da me riferito nei precedenti miei interventi in quest'aula. Con le navi traghetto la Sardegna non è più un'isola, perché si è creato un ideale ponte ferroviario con il continente, il più lungo d'Europa: 225 chilometri, paragonabile solo a quello che congiunge la Florida a Cuba. Ma l'entrata in funzione del servizio traghetti tra Golfo Aranci e Civitavecchia, pur con le sue positive ripercussioni sul piano tecnico ed economico, pone anche altri problemi, tra i quali è importante quello della intensificazione dei servizi medesimi.

Dobbiamo intanto dire che l'attracco a Civitavecchia limita gravemente tutto il sistema del trasporto di navi-traghetto. Infatti lo scalo è inadatto e insufficiente, specie se si tien conto dello sviluppo futuro del traffico. Le navi di linea e quelle traghetto da 5 mila tonnellate corrispondono al vecchio concetto di costruzioni navali, mentre oggi il tonnellaggio delle navi mercantili arriva fino alle centomila tonnellate, con tendenza ad aumentare. Per poter fare scalo nel porto di Civitavecchia si è dovuto ridurre le dimensioni sia delle navi traghetto sia delle navi di linea. In porti del genere basta l'affollamento stagionale dei panfili da diporto per creare un serio imbarazzo alle normali operazioni marittime.

D'altra parte, l'orientamento dei rapporti commerciali proietta verso il nord l'esigenza

di dare sfogo al nostro risorgente mondo economico e impegna a costruire nuove navi-traghetto per nuovi scali, che, se situati ad esempio in Toscana, non esigono maggiore percorrenza marittima mentre diminuiscono quella ferroviaria. Lo scalo di Livorno, ad esempio, imporrebbe la stessa percorrenza.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Anche quello di Orbetello.

MELIS. Mi limito a porre il problema, sottoponendolo alla sua attenzione, sicuro che ella, per la sua esperienza e sensibilità, studierà la soluzione migliore.

Ne segue l'esigenza di fare assumere alla linea che attraversa la Sardegna da Cagliari a Golfo Aranci e a Porto Torres la caratteristica di linea di grande comunicazione, per assolvere al ruolo sempre più importante cui sarà presto chiamata. Occorre che almeno altre tre coppie di navi traghetto raggiungano i nuovi scali, per facilitare quei rapporti economico-sociali che l'acceleramento dei tempi e l'urgere drammatico dei problemi pongono sul tappeto per una soluzione e per un maggiore incremento nell'avvenire immediato.

Ho già accennato in sintesi ai gravissimi inconvenienti che mettono in crisi l'isola nel momento della sua rinascita e dei suoi primi conati di sviluppo. Vorrei citare, dall'*Unione Sarda*, una corrispondenza da Sassari del 16 ottobre ultimo scorso, dal titolo: « Un solo traghetto per Civitavecchia ». Scrive l'articolista:

« Ci risiamo daccapo. Le ferrovie dello Stato annunciano in poche righe, fra l'altro inviate a mezzo della camera di commercio, che il servizio traghetto fra Civitavecchia e Golfo Aranci verrà disimpegnato da una sola unità, per ben trenta giorni. Uno dei due traghetti che attualmente effettuano il servizio merci dovrà andare in cantiere per la revisione annuale e per la riclassificazione. Vale a dire che i turni non saranno più due ma uno, a dispetto di chi non vuole. Questa è la maniera migliore di servire la Sardegna in periodo di rinascita. Inutili le proteste davanti ad un simile atteggiamento, che viene spiegato con questioni tecniche. Proprio quando le questioni tecniche non dovrebbero entrarvi per nulla davanti a precisi impegni presi dai commercianti sardi.

« Ma è sempre la stessa storia, lo Stato impegni non ne prende per la Sardegna. Si dica alla luce di promesse elettorali, si dica alla luce di programmi da attuare, la questione è sempre la stessa. Gli agricoltori sardi

possono continuare a sperare, tanto la speranza è l'unico elemento utile per vedere il domani.

« Ai primi di novembre inizia la stagione dei carciofi, allora centinaia di ceste con le primizie sosterranno nei porti in attesa d'imbarco. Decine e decine di tali ceste però avranno tutto il tempo di marcire nell'umidità portuale. Le carciofaie annunciano una annata buona e si spera di fare buoni guadagni. Ma già lo spettro di una sola nave traghetto si è profilato all'orizzonte.

« L'unione provinciale degli agricoltori ha già protestato presso le autorità competenti. Non ne sortirà nulla di positivo. Lo Stato ha il monopolio di tale servizio e lo Stato è padrone di tenere tutte e due le unità ferme. Il danno, del resto, è tutto della Sardegna ».

Le par poco, onorevole ministro? Non condivido, però, l'attendismo rinunciatario dell'articolista. Pochi giorni or sono migliaia di pastori sono scesi a Cagliari a dire la loro protesta e la disperazione della loro vita (ed era la prima volta): sono fenomeni che denunciano aspetti sociali sintomatici.

Nel 1948 in questa Camera enunciavo gli stessi problemi di oggi, con fedeltà e coscienza di vecchio militante per la causa della democrazia sociale e per la libertà; e facevo avvertiti i colleghi parlamentari: se non saranno affrontate e risolte queste esigenze, i sardi dovranno abbandonare la loro terra o saranno messi nell'alternativa della ribellione. A 15 anni di distanza la realtà di oggi conferma la diagnosi. I sardi non possono sopravvivere in Sardegna: emigrano in massa. Ma chi resta è costretto con le spalle al muro.

Noi sardisti — perché, come è noto, io appartengo al partito sardo d'azione — abbiamo indicato — *vox clamantis in deserto* — ai sardi e agli italiani soluzioni solidaristiche e responsabili, nella fedeltà all'esigenza di superare il passato conservatore e statico e di legare l'isola al ritmo universale del progresso. Siamo ormai al punto critico: può determinarsi il superamento; può aprirsi un precipizio per un popolo che non vuole morire. La rinascita è un grande impegno e un grande dovere; è una svolta cruciale, ma solo se i governanti della nazione non la svuoteranno di contenuto e di efficienza.

Ella sa, onorevole ministro, che la legge concernente il piano di rinascita della Sardegna ha carattere aggiuntivo; che cioè, ad esempio, il suo Ministero deve operare verso l'isola, come per il resto dell'Italia: non cer-

care pieghe e nascondersi dietro il piano di rinascita, ma realizzare programmi che siano al livello delle soluzioni con le quali il Ministero dei trasporti opera nelle altre regioni d'Italia. Altrimenti si mette nel nulla quel *quid pluris* che il piano di rinascita rappresenta per una regione così distanziata dal moto generale di progresso quale è la Sardegna: distanziata, incompresa, maltrattata. Basti pensare, sul piano umano e sociale, che un'isola quale è la Sardegna — che va ricondotta sulle vie del mare — non ha un solo dipendente tra il personale delle navitraghetto. La prego di fare il confronto con quello che avviene nel reclutamento del personale dei traghetti siciliani; saprà dirmi se non fa bene a ergersi minaccioso contro tanta indifferenza chi è depositario e vittima di tanta sofferenza!

Un'ultima indicazione su questo problema, che pure ha altri aspetti, tutti impegnativi, che ometto per brevità. Occorre attrezzare i trasporti per i traghetti con carri ferroviari utili: carri-cisterna per olio e per vino, carri refrigerati per le carni e i formaggi, e serbatoi che l'amministrazione ferroviaria deve tenere disponibili a richiesta, perché il richiedente che paga sia servito e non reso vittima di una crisi che non riguarda questo o quello interessato, ma il settore: proprio perché è un settore tutto particolare, a sé stante.

Ripeterò anche a lei, onorevole ministro, quello che da sempre vado dicendo: per la funzione che hanno i trasporti marittimi, di fronte ad una Tirrenia troppo deficitaria altrove, mentre è carente di funzionalità adeguata in Sardegna — dove i passeggeri sono oltre un milione all'anno, naturalmente con grandi possibilità di incremento se consideriamo quanti sono stati respinti — occorre che il Ministero intervenga. Ieri sono venuto sul continente con una nave, la *Karalis*, infestata di insetti: credevo si trattasse di esagerazioni e di dicerie, invece è una realtà. Che cosa si aspetta, dunque, a rivendicare al suo Ministero la gestione del servizio marittimo che si allaccia a quello ferroviario? E intanto, che cosa si aspetta a consentire che sui traghetti, resi più capaci e veloci in modo da aumentare le percorrenze, trovino posto i viaggiatori che oggi ne sono esclusi, anche se non hanno con sé le autovetture?

Se la Tirrenia non è in grado di assolvere al compito del trasporto dei viaggiatori per i tre quarti dell'anno, non si può escludere chi deve viaggiare nelle mille e una necessità del traffico quotidiano per non ferire i bi-

lanci della Tirrenia, così impinguati dalle sovvenzioni dello Stato.

Sorvolo su molti altri argomenti relativi alle telecomunicazioni, ai passaggi a livello che si aggiungono ai blocchi determinati dall'unico binario, ecc., per prospettare un altro aspetto, che parrebbe follia indicare rispetto alle carenze già segnalate. Se voi credete — e dovete crederlo — che nell'Italia civile la Sardegna debba conquistare il posto che le è fissato dall'articolo 13 dello statuto che prevede un piano di rinascita, non potete non tener presente che il sistema ferroviario in Sardegna è, contro le linee classiche (ferrovie periferiche alle coste, collegate trasversalmente e longitudinalmente), imperniato su un'unica percorrenza centrale, mentre le altre linee sono costituite per circa mille chilometri (oltre il doppio della tratta statale) dalle ferrovie a scartamento ridotto, esercite da società concessionarie sovvenzionate.

Dovrei qui levare una dolente nota: ella, signor ministro, ne è già informato sia perché il segretario della C.I.S.L. le ha indirizzato nel giugno scorso una lettera aperta che i giornali hanno pubblicato, sia perché le sono state rivolte interrogazioni da parlamentari sardi. I sindacalisti le pongono questo problema: lo Stato sovvenziona le ferrovie concesse con vari miliardi all'anno. Di fronte a questo sacrificio collettivo, si conosce la distribuzione, cioè la spesa effettiva? Le carenze di gestione sono molteplici: i mezzi rimangono in abbandono sui piazzali; sono utilizzati, anche se nuovi, per magazzino di pezzi di ricambio; quale uso se ne fa, o eventualmente quale commercio, e con chi? Altrettanto dicasi per cataste di legno in via di deterioramento, esposte alle intemperie. Gli impianti fissi, i magazzini restano alloggiati in catapecchie; le case cantoniere sono tuguri, prive di luce, di acqua, di impianti igienici. Nonostante l'esistenza di una officina attrezzata, la manutenzione degli autopullman viene affidata a privati. Altrettanto pesanti e specifiche critiche vengono mosse alla fornitura viveri, alla gestione della cassa di soccorso e della cassa buonuscita e prestiti. Il personale — non parlo per carità di patria del trattamento riservato agli assuntori — vive senza garanzie sindacali e sociali, nel paternalismo di una azienda privata, che assume, licenzia e trasferisce per benevolenza e protezione. Se lo Stato si accolla gli oneri, ebbene, si sostituisca nella gestione: amministrerà certo meglio e potrà sulle cose sue, che sono quelle di tutti, realizzare quella organicità di una politica dei trasporti che inqua-

dri tutto il sistema secondo un preciso programma in modo da sintonizzarlo con la rinascita.

Non si può porre questo problema isolandolo su un piano tecnico-funzionale, oltre che su un piano sociale, come avulso ed estraneo al sistema generale. Per le « Meridionali sarde » avete nominato, di fronte ad inconvenienti del genere, un commissario: così ne avete elevato il tono e realizzato l'utilità. Là dove domina l'interesse privato del concessionario, il servizio pubblico ne risulta sacrificato, si perde la visione di insieme e si determina una strozzatura che i nuovi tempi non consentono. Occorre intervenire, controllare e por mano agli strumenti per pianificare finalmente secondo l'organicità delle nuove esigenze.

È evidente che, in un programma che si ispiri alla nuova vita e alla svolta nella economia dell'isola, lo Stato deve proporsi il collegamento efficiente delle sue linee: la Sardegna ha bisogno di vedere collegata la linea di Stato (secondo una sua antica rivendicazione ormai divenuta attuale) da Oristano per Bosa fino ad Alghero, alla costa occidentale, dove si addensano problemi di bonifica e di sviluppo agricolo-industriale di un retroterra (Oristano è sul piano agricolo la regione dell'isola più ferace) da inserire nella via marittima che da Porto Torres a Genova ha la sua proiezione naturale obbligata e che valorizza iniziative oggi ostacolate dalla inesistenza o dal costo di collegamenti.

Ne segue, in sede di derivazione di conseguenze, la necessità della statizzazione della ferrovia a scartamento ridotto tra Alghero e Sassari, dalla quale parte la linea di Stato per Porto Torres. Nel tratto Alghero-Sassari, pertanto, dovrà essere realizzato lo scartamento normale. Si tratta di poche decine di chilometri che inseriranno un centro importante come quello di Alghero, con un retroterra di incremento agricolo e turistico noto a tutti, nelle grandi vie di comunicazione, superando le deficienze di oggi che lo relegano come una curiosità, fatto meraviglioso della natura, ma praticamente inerte sul piano dello sviluppo economico-sociale.

Dovrei indicarvi come necessaria la statizzazione del tratto Ozieri-Chilivani: si tratta di una decina di chilometri, mentre tutto uno sviluppo agricolo postula la continuità della linea e non l'interruzione e l'aggravio rappresentato dalla differenza di scartamento.

Perché la Sardegna economica e sociale avrà un senso ed una vitalità solo se saranno risolti i grandi problemi delle sue comuni-

cazioni; solo se non rimarrà fratturata, come oggi, in compartimenti stagni, che costituiscono altrettante isole di silenzio e di abbandono, disertate dagli uomini e dal lavoro, senza risorse e senza sfogo.

Non a caso pongo l'accento su questo aspetto. Nuoro, capoluogo di una provincia tra le più povere d'Italia, che avverte tutti i fermenti della vita nuova, che ha dato i natali e l'anima ad uomini che nella poesia, nella pittura, nella scultura, nella letteratura e nel foro hanno onorato l'Italia — la Deledda, il Satta, i Chiesa i Floris, i Balle-ro, ecc. — è l'unico capoluogo di provincia in Italia afflitto dal collegamento a scartamento ridotto delle ferrovie secondarie.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. A Nuoro vi sono i più begli alberghi che io abbia mai visto.

MELIS. La ringrazio, onorevole ministro. È ovvio che la bellezza debba essere integrata dall'utilità, dalle cose che servono agli uomini. La ringrazio di questo suggestivo richiamo, di questa espressione di simpatia che, rivolta a un nuorese, dà un senso patetico. È evidente che non è possibile porre problemi di sviluppo se non si stabilisce il cordone ombelicale che alimenti la matrice in cui si esprimono le risorse economiche, condannate altrimenti ad una asfissia.

Non è problema nuovo. La Camera ed il Senato da decenni hanno approvato e i ministri accolto, tanto l'esigenza era evidente, gli ordini del giorno che questa esigenza rivendicavano. Ma tutto si conclude nella mortificazione del niente di fatto. Oggi il problema è più pressante che mai; con il tempo ingigantisce. Il mercato comune, con le navi-traghetto, esige collegamenti ferroviari che ne costituiscono le premesse. Nuoro è tagliata fuori da tutto ciò dal suo scartamento, che non può confluire in quello ordinario statale, da carrellini insufficienti, disadatti, episodici: mentre è alla normalizzazione dei trasporti, al loro fluire rapido, economico, facile, che noi dobbiamo tendere se vogliamo assolvere al compito per il quale siamo depositari di un grande impegno verso il nostro paese.

Nuoro provincia è tutta disarticolata, senza collegamenti con il suo territorio, né collegamenti diretti con il suo porto naturale, Olbia, con i capolinea delle ferrovie secondarie, Sorgono e Tortoli, ed è tagliata fuori dall'epicentro delle ferrovie dello Stato, che è Macomer.

Questo, su cui insistiamo da anni, direi da decenni, è ormai un aspetto condizionante di ogni sviluppo per un'isola che ha visto

fare le autostrade non dico in Italia, ma in Etiopia o in Libia e che ancora non ha potuto porre in termini organici, definitivi, di struttura funzionale, il problema dei suoi collegamenti interni ed esterni, pregiudiziale ad ogni impostazione economico-sociale.

Ho già detto in quest'aula e non mi pare fuor di luogo ripetere oggi con parole mie e d'altri — mi sento portavoce di un popolo — che i responsabili della politica economica generale, tra i quali è anch'ella, onorevole ministro, non possono minimizzare i problemi in un attendismo infecondo che diventi fallimentare verso l'isola che finalmente ha posto in fase d'attuazione i problemi della rinascita nella comprensione di un Governo che si ispirava — quello dell'onorevole Fanfani — al centro-sinistra e quindi rompeva con la stagnante quiete della conservazione mortale.

I tempi urgono; le navi-traghetto, con il primo anno di esercizio, hanno superato il movimento previsto per i sei anni ed un limite è stato posto ad una maggiore utilizzazione dalla limitatezza delle navi, troppo poche, troppo piccole, troppo poco veloci, troppo spesso — per tre mesi all'anno almeno — in bacino per revisione e riparazioni.

Ma voi dovete porvi altresì il problema del mercato comune, dei collegamenti, che in esso hanno un'ossatura essenzialmente ferroviaria, e dell'appoggio dei traghetti a teste di ponte situate sulla linea delle grandi autostrade perché vi si possano riversare, ad esempio, traghetti di automezzi per merci in partenza da Cagliari, essendo questo un altro grandioso aspetto d'imminente e saliente importanza per un'economia che deve volere gente vigile e non dormiente se non vogliamo essere superati ed accantonati per sempre.

L'Italia ha un naturale avamposto verso l'Africa in Cagliari, che è il porto (un grande porto naturale) più vicino all'Africa. La Sardegna per il suo sviluppo industriale si alimenterà di materie prime dall'Africa vicina, questo continente immenso e non più misterioso destinato per molti anni a rappresentare un grande, inesauribile mercato di consumo. È evidente quindi l'esigenza sempre più indifferibile dei traghetti, ove si pensi che il collegamento dell'Africa con la Sardegna non è più distanziato di quello da Civitavecchia con golfo Aranci.

Io delinea un programma per l'avvenire, mettendo bene in chiaro che i tempi hanno ormai un ritmo che precorre le previsioni, e per indicare mete in una programmazione precorritrice di fronte a cui richiamo la re-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1963

sponsabilità degli uomini di Governo, nel momento stesso in cui debbo indicare di quale minimizzata visione sia intessuta la realtà di oggi.

Poiché a questo bilancio è unito quello dell'aviazione civile, non posso non dedicare qualche parola a questo importante aspetto dei collegamenti della Sardegna. Le linee aeree della Sardegna sono fra le più frequentate d'Europa e penso che ogni vostra attenzione da oggi in avanti sarà destinata sia all'aumento e all'efficienza dei mezzi, sia alla migliore attrezzatura degli atterraggi, in modo che non vi siano più quei limiti che oggi non consentono ad Elmas o ad Alghero l'atterraggio di aerei da trasporto di una certa mole o dei jets.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho fatto io l'esperienza di andare in Sardegna con un jet in 15 minuti, da Fiumicino.

MELIS. Dunque, l'onorevole ministro ha il coraggio di sperimentare di persona quello che i tecnici dicono impossibile. Me ne compiaccio con lui.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma in Sardegna lo sapevate.

MELIS. Perché non ci fate allora arrivare dal continente nell'isola in 15 minuti, se questo è possibile? Si diceva che le piste non reggono il peso e non sono abbastanza lunghe. Ma se lei vi è andato di persona...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi sono arrestato in 360 metri e alla bella velocità di 900 chilometri.

MELIS. Sono lieto che l'onorevole ministro abbia smentito i tecnici: spero che ora farà quindi arrivare i jets.

In particolare ricorderò che la giunta regionale, fin dal 15 novembre 1962, al fine di aumentare le possibilità di collegamento aereo, e tenendo presente che Nuoro e la provincia possono solo per questa via fruire del mezzo aereo, ha accollato alla regione l'onere del 40 per cento per la costruzione (che è poi un ripristino) dell'aeroporto di Venaïorita, nei pressi di Olbia, sul costo previsto da un progetto Cipriani. Olbia, ripeto, è stazione marittima ferroviaria ed aerea di primaria importanza per l'isola e soprattutto per i rapporti della provincia di Nuoro e del nord della Sardegna. Si pensi solo al turismo della costa Smeralda, così nota agli intenditori, e al ruolo assunto dalla zona su un piano internazionale, e si pensi a quello che rappresenta per il turismo di lusso la difficoltà di raggiungere i desiati lidi.

Su questo progetto, del quale conosco i dettagli e che era dell'importo di circa un miliardo, l'ispettorato dell'aviazione civile ha mosso rilievi tendenti a rendere possibile l'atterraggio anche in caso di volo notturno e in condizioni di cattivo tempo. Su questo aggiornamento mi risulta che la giunta regionale ha concordato, mantenendo fermo l'impegno della quota del 40 per cento di intervento della regione sulla spesa complessiva. Ma urge realizzare, se non vogliamo che, come per la crisi del naviglio, anche per le vie dell'aria si disperdano quell'interesse e quella volontà di progresso che è coscienza e sentimento, realtà di opere e di conquista civile con cui tutti i popoli, anche i più arretrati, entrano in circolo per realizzare con giustizia il diritto a vivere da liberi e da uguali. Questo stesso diritto io rivendico in questo Parlamento per la mia isola, con la certezza delle cose che nessuno vorrà né potrà impedire, come un dovere nazionale nel progresso universale, in una piattaforma organica, razionale, nella necessaria programmazione, nella quale solo si può inserire e realizzare, con vitalità perenne, la rivoluzione civile di un popolo. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

D'AMORE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò brevissimo. Nei limiti di tempo voluti dalle incalzanti scadenze, mi propongo di rappresentare soltanto qualche aspetto, da altri oratori negletto, ma imponente, di un settore della vita nazionale che interessa i trasporti. Nessun rilievo, pertanto, sulle incombenti necessità degli ampliamenti e ammodernamenti degli impianti ferroviari perché le cospicue cifre stanziare nel bilancio dimostrano chiaramente la volontà di chi presiede al Ministero dei trasporti di mettere la propria competenza tecnica al servizio del paese.

Tratterò soltanto un secondo aspetto del problema: quello dei trasporti in concessione. Si è parlato assai spesso, ed erroneamente, di una competizione fra la rotaia e la gomma, fra il treno, l'automobile e l'autobus. Ma non è esatto. Si svolge, invece, tra questi una gara emulativa feconda, dalla quale il pubblico interesse dei servizi sociali si irradia più dinamicamente. E l'una e l'altra — rotaia e gomma — hanno dovuto affrontare sforzi veramente imponenti, quando l'Italia nostra riemergeva, nel 1943-45, dalle ceneri della disfatta e quando l'urgenza dei problemi collettivi imponeva sì l'intervento del danaro dello Stato, ma anche — e direi preci-

puamente — reclamava l'enorme sacrificio del capitale privato e il vigore delle libere iniziative.

Pertanto, in questo settore della vita nazionale, mentre la ricostruzione e l'ammodernamento delle ferrovie, in particolare degli impianti fissi, il cui onere è andato per la quasi totalità a carico dello Stato, hanno contribuito a ristabilire le comunicazioni nel territorio nazionale, già percorso dalla guerra, i trasporti in concessione, gestiti da privati, hanno a loro volta ampiamente dimostrato la grande vitalità degli italiani. Il numero dei viaggiatori-chilometro, infatti, è aumentato di circa 10 volte, rispetto al 1946, raggiungendo (sono le statistiche ufficiali che pariano) il numero di 24.614.000; il servizio di autobus su strada è passato dalle 3.791 unità del 1946 all'imponente cifra di 27.894 unità nel 1962; la percorrenza media di ogni veicolo si è pure decuplicata.

Si tratta, quindi, di un settore di particolare importanza della vita nazionale perché, in collegamento, si potrebbe dire, con l'azienda ferroviaria, snoda il grosso traffico particolarmente nei punti dove la ferrovia non può rispondere a quelle esigenze sempre più nuove che si presentano alla vita nazionale, come è stato anche accennato dalla relazione parlamentare, della quale io intendo ampliare alcuni concetti per trarre le conclusioni ivi omesse. Ora, che sia una categoria la quale serve l'interesse pubblico nel modo più assoluto, è indiscutibile; così come è altrettanto indiscutibile che ha servito il paese nel periodo doloroso del dopoguerra e nella fase di ripresa, constatazione questa che, già messa in evidenza dalla relazione, certamente non può sfuggire, onorevole ministro, alla sua apprezzatissima competenza tecnica.

È evidente, perciò, che la categoria va tolta dallo stato di profondo disagio che le è provocato dal vertiginoso aumento del costo degli autotrasporti. (Il costo totale del viaggiatore-chilometro è di lire 155.186.000; il costo medio di lire 13.500. L'entità complessiva ascende alla cifra di un miliardo e 330 milioni; il costo del trasporto per chilometro ha toccato la cifra *record* di lire 173,41).

Se questa categoria ha dato, come ha dato, una propulsione alla vita del paese, il paese ha il dovere di intervenire, per evitare una frana che potrebbe, successivamente, creare alla collettività nazionale una enorme difficoltà nel campo dei traffici e del trasporto di persone. E non basta. La categoria degli autotrasporti in concessione va considerata con il rispetto dovuto a quelle categorie di con-

tribuenti che danno al paese, attraverso il gettito fiscale, la possibilità di notevoli introiti. Se l'introito statale per gli oneri gravanti sui carburanti è veramente elevato, è perché l'automobilismo industriale vi contribuisce per la gran parte. Questo introito, che si aggira sui 500 miliardi, è costituito per oltre un terzo dalle incidenze fiscali sul gasolio.

Oggi quindi la benemerita categoria dei concessionari è ridotta in condizioni di crisi profonda. È necessario pertanto venire incontro alle sue esigenze, che sono anche esigenze della collettività. Nella relazione sono sintetizzate alcune richieste: sgravio delle imposte sui carburanti, che incide nel prezzo del gasolio per il 58,2 per cento; aumento dei canoni postali che sono radicalmente inadeguati alle sempre crescenti necessità del servizio; repressione più efficace dei servizi abusivi; aumento delle tariffe differenziali.

Per quanto riguarda gli abusivi...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. E allo studio un provvedimento per risolvere il problema.

D'AMORE. La ringrazio. È infatti inconcepibile che in un paese civile, in cui la legalità deve rimanere il principio ispiratore della vita democratica, una massa di migliaia di persone possa esercitare abusivamente questa attività. La categoria degli abusivi sfugge agli oneri fiscali che gli altri affrontano e non offre le stesse garanzie. A questo proposito sarebbe utile riprendere in esame un progetto di legge che nella scorsa legislatura non riuscì ad andare in porto. Si potrebbe così in quella sede esaminare meglio la materia delle concessioni.

Ed ora, per obbedire ad un impulso della mia coscienza e al dovere di deputato di una circoscrizione meridionale, vorrei accennare ad un problema che interessa la mia Irpinia. Noi abbiamo i peggiori impianti ferroviari d'Italia.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. C'è anche di peggio!

D'AMORE. È probabile. Comunque la linea Avellino-Rocchetta...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La conosco bene!

D'AMORE. Sappiamo bene, signor ministro, di parlare a un competente; e questo rende il nostro compito molto più facile e anche piacevole, proprio per la certezza di parlare a persona che sente i problemi e ha piena capacità di affrontarli.

La linea Avellino-Rocchetta, signor ministro, va ammodernata e adeguata ai traffici

ed alle esigenze della popolazione. Una volta si parlava addirittura della soppressione di questo tronco, considerato un « ramo secco », ma la verità è che questa ferrovia serve esigenze di carattere pubblico (anche se attualmente le serve male). Gradiremmo moltissimo che tra le pieghe del bilancio si potesse reperire i fondi necessari per rammodernare questa linea ormai antiquata ma pur sempre necessaria alle popolazioni da essa servite.

Si pone poi il problema di un collegamento diretto fra Avellino e Napoli. Attualmente le due città sono congiunte fra loro, in pratica, soltanto da servizi automobilistici, siano essi abusivi o in concessione, e per la verità in maniera rispondente alle esigenze della popolazione e alle richieste che in effetti vengono rappresentate. È certo però che una situazione del genere non può prolungarsi all'infinito e che Avellino ha diritto ad un collegamento ferroviario con la metropoli meridionale.

Già nel 1898 venne elaborato un progetto per l'attuazione di questo collegamento ferroviario, ma esso non ha mai avuto attuazione, nonostante le pressanti richieste di una provincia che conta una popolazione di mezzo milione di abitanti e che rimane ancora priva di valide comunicazioni su rotaia. Le sarò grato, signor ministro, se nella sua replica potrà darmi una risposta al riguardo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La costruzione di nuove ferrovie è di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

D'AMORE. D'accordo, ma solo sotto un profilo. Il problema della costruzione di nuove ferrovie interessa anche e soprattutto il Ministero dei trasporti, al quale noi dobbiamo rivolgere questa istanza. Non credo che il ministro dei lavori pubblici, che per giunta è un irpino, non esamini il problema qualora esso gli sia energicamente proposto dal suo collega dei trasporti.

Affido pertanto alla sua cortese attenzione, signor ministro, i problemi che mi sono permesso di prospettarle.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Romualdi. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Cengarle. Ne ha facoltà.

CENGARLE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il bilancio dei trasporti che stiamo esaminando ci consente di valutare i continui progressi realizzati e di formulare quindi un giudizio positivo sull'operato del Ministero dei trasporti e del-

l'aviazione civile. Ma ritengo che una discussione sul bilancio non avrebbe senso, se si dovesse limitare a registrare i pur positivi risultati conseguiti, senza esaminare invece i punti deboli, le pur sempre possibili lacune e cercare di dare alcune indicazioni per il superamento di alcuni problemi che interessano il vasto, complesso ed importante settore dei trasporti.

Nel mio intervento voglio esaminare alcuni aspetti del bilancio delle ferrovie dello Stato, per rilevare determinate lacune ed indicare alcune soluzioni che, a mio modesto avviso, possono contribuire a risolvere certi problemi. Le vigenti norme in materia di contabilità dello Stato impongono che anche il bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile si occupi di attività quanto mai disparate.

Troviamo in esso, infatti, i preventivi di entrata e di spesa che si riferiscono sia alla attività ministeriale vera e propria, a carattere prevalentemente burocratico, sia a quella, ad esempio, delle ferrovie dello Stato, i cui compiti sono, come è noto, di carattere economico e sociale. La struttura generale dei bilanci preventivi di attività tanto diverse tra loro è pressoché identica e si può dire che, se è sostanzialmente valida per alcune di esse, come quella ministeriale in senso stretto, tale validità non può sussistere per le attività di carattere economico, come quella delle ferrovie.

Mi siano consentite alcune osservazioni sul bilancio dell'azienda ferroviaria, osservazioni che non vogliono entrare nel merito dei preventivi di entrata e di spesa, ma che si riferiscono alla impostazione ed alla struttura degli stessi. Dobbiamo in primo luogo chiederci se lo strumento che stiamo esaminando ci consente di avere una chiara visione della realtà anche economica che esso vuole configurare.

Il bilancio, infatti, ha una struttura rigidamente finanziaria che non consente, se non con estrema difficoltà, di cogliere gli aspetti economici della gestione delle ferrovie dello Stato, dal che deriva la quasi impossibilità di conoscere sia il funzionamento sia la produttività della maggiore fra le aziende di Stato. Da anni è diffusa la convinzione che le ferrovie dello Stato soffrano di una cronica passività dell'ordine di decine miliardi, in merito alla quale è doveroso fare alcune precisazioni, che emergono anche dalla completa relazione del collega Giglia.

Innanzitutto i risultati finanziari del bilancio delle ferrovie dello Stato non possono

avere alcun valore indicativo dell'andamento economico della gestione aziendale, in quanto essi sono falsati da un complesso di oneri che hanno carattere extraaziendale e solo in parte vengono riconosciuti a credito della gestione stessa da parte del Tesoro.

In secondo luogo, la produttività del personale è molto accresciuta rispetto al passato, e ciò ha consentito, ferme sostanzialmente restando le strutture della azienda, di incrementare il traffico viaggiatori rispetto all'anteguerra di circa il 25 per cento, e del 40 per cento quello delle merci.

L'azienda ferroviaria si è dovuta poi accollare centinaia di miliardi per la ricostruzione di un patrimonio di cui non è proprietaria, bensì solo consegnataria; patrimonio che fu distrutto in rilevantissima misura durante l'ultimo conflitto e che si sarebbe dovuto ricostruire con il contributo dello Stato.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vi è stato il piano Marshall.

CENGARLE. Abbiamo avuto quell'aiuto, del quale siamo grati agli alleati. Solo se non teniamo conto di tali realtà possiamo anche accettare il ricorrente giudizio sulla persistente passività delle ferrovie. Ma se vogliamo invece sceverare i fatti, potremo accorgerci con nostro sollievo che non è così, e che anzi l'azienda può presentare un notevole attivo destinato ad ulteriormente accrescersi, se si potenzierà il suo parco di materiale rotabile, se si migliorerà l'organizzazione del lavoro ed il trattamento economico e normativo del suo personale.

A dimostrazione di questa tesi ritengo necessario far rilevare alcune cose. Sull'azienda delle ferrovie dello Stato continuano a gravare numerosi oneri di vario carattere. Basti pensare al rilevantissimo aggravio derivante dalle concessioni di viaggio gratuite ed a tariffa ridotta che per ragioni sociali sono concesse alle più svariate categorie di persone e che solo in parte sono compensate dai rimborsi del Tesoro.

Soprattutto si pensi al gravissimo onere derivante dal pagamento delle pensioni a circa 175 mila ferrovieri in quiescenza, destinato a dilatarsi ulteriormente in conseguenza della riforma del trattamento di pensione. A questo proposito vi è in primo luogo da considerare che per tutte le industrie private gli oneri del trattamento di quiescenza sono posti a carico delle aziende solo durante l'attività lavorativa dei dipendenti.

Al momento del loro collocamento in pensione il relativo trattamento è posto a carico dell'ente previdenziale, al quale si trasferi-

scono quindi i relativi passivi di gestione, che di norma sono rimborsati dallo Stato.

Per l'azienda ferroviaria, di cui tra l'altro si sottolinea da più parti il carattere industriale, tali oneri vengono impropriamente imputati a carico del suo bilancio anche dopo il collocamento a riposo del personale.

Vi è infine da considerare che il numero dei pensionati eccede notevolmente l'aliquota naturalmente determinabile in base ad una presenza di circa 180 mila unità in servizio.

L'anomala situazione determinatasi per il numero dei ferrovieri pensionati è da porsi in relazione ai provvedimenti politici di riassunzione in servizio del personale già licenziato durante il ventennio fascista, e collocato in quiescenza dopo pochi anni per ragguardevoli limiti di età; e sono circa 50 mila persone.

Il complesso di dette operazioni determina un onere complessivo a carico del bilancio delle ferrovie dello Stato di oltre 90 miliardi di lire. Se si adottasse anche per l'azienda ferroviaria il criterio in atto vigente nel settore privato circa il trattamento di quiescenza e se non vi fossero quei 50 mila circa pensionati eccedenti, si potrebbe ridurre pressoché alla metà l'onere suddetto, conseguendosi in tal modo una risultanza attiva del bilancio stesso e capovolgendo quindi l'andamento della gestione.

Da tale forma di impostazione del bilancio, più a carattere finanziario che economico, discendono importanti conseguenze sia in ordine alla valutazione della produttività aziendale e del personale, sia sulla determinazione degli effettivi costi del servizio ferroviario. In particolare, simile impostazione inficia alla base il criterio fino ad oggi seguito per dimostrare l'attività o la passività delle varie linee ferroviarie, criterio che consiste in sostanza nel ripartire per ogni chilometro di linea le risultanze del bilancio finanziario anziché quelle della gestione economica, e che ha portato alla minaccia di chiusura al traffico o di soppressione di parecchie migliaia di chilometri di linee ferroviarie. Se le passività di cui si è dianzi fatto cenno fossero poste a carico di chi spetta anziché dell'azienda, si potrebbe avere una esatta visione della realtà e cominciare finalmente a definire tra l'altro i gravi problemi che si pongono all'attenzione di molti in ordine alla necessità di una regolamentazione, da un lato, e di un efficace coordinamento dall'altro, tra i vari mezzi di trasporto ed in particolare tra quelli che si servono della strada e della rotaia.

A questo proposito, è utile sottolineare che gli stessi piani decennali e quinquennali che vanno sotto il nome di rinnovamento, rिकासamento, ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria sono destinati a perdere in parte la loro efficacia, qualora strada e rotaia continuino ad agire su piani del tutto indipendenti in notevole disordine, per tutto quanto si riferisce ad un minimo di coordinamento e di regolamentazione.

Piano di rinnovamento. Esso è stato varato, com'è noto, in applicazione della legge 27 aprile 1962, n. 221. Non è affatto consolante il dover constatare come a circa un anno e mezzo della sua entrata in vigore la sua attuazione vada quanto mai a rilento per difficoltà di varia natura, e come soprattutto la sua iniziale formulazione appaia discostarsi dalle reali necessità dell'azienda ferroviaria a mano a mano che il tempo va trascorrendo, tanto da appalesare sempre più chiaramente quanto essa risenta di improvvisazione, di scarso approfondimento delle effettive esigenze dell'azienda ferroviaria, di mancata piena valutazione degli oneri che ciascuna opera comportava e, soprattutto, di mancata aderenza alla realtà su cui si voleva agire. La determinazione delle priorità, fatta nel 1960-61, dell'azienda ferroviaria e sulla cui base vennero predisposti i decreti per la attuazione dei piani parziali, non rispose certamente a criteri scientificamente validi, essendo mancata la determinazione di indirizzi di fondo precisi e chiari. Tutto ciò ha determinato l'esigenza di un continuo riesame della priorità di attuazione di questo o quel provvedimento, nonché una più attenta valutazione degli oneri per le opere programmate, e di conseguenza l'insufficienza dei fondi stanziati, il cui potere d'acquisto è andato via via diminuendo per effetto della lievitazione dei prezzi. In tali condizioni, è ovvio, ha avuto un pregiudizio non solo il perfezionamento e l'attuazione dei programmi particolari, ma si è reso necessario anche lo storno di notevoli somme di questo o quel provvedimento per sopperire alle necessità più urgenti che si sono a mano a mano venute a creare.

Da ciò discende l'esigenza di una chiara puntualizzazione, in sede tecnica e politica, sia dello stato di attuazione del piano quinquennale, sia della misura della sua aderenza alle reali necessità dell'azienda ferroviaria; e in questo senso ritengo di dover fare una precisa richiesta, perché da ciò possono derivare utili indicazioni sia per tutto quanto riguarda la funzionalità degli organi dirigenti

aziendali e di quelli ministeriali e di controllo, sia per quanto attiene alla programmazione dei lavori da compiersi, all'eliminazione delle spese inutili e all'eventuale liberalizzazione di capitali, spesso ingenti, costretti ad essere accantonati per opere che potrebbero rivelarsi non produttive. Vi sono nell'azienda ferroviaria dello Stato enormi necessità che richiedono grandi impegni di spesa.

Da alcune parti si reputa che l'esercizio del trasporto da parte dello Stato sia ormai tramontato o, quanto meno, che la sua fine sia vicina. Non sono di questo parere, e ritengo anzi che esso, adeguatamente ridimensionato nella struttura, nei mezzi e nell'organizzazione, rappresenti sempre più una infrastruttura che la collettività deve mettere a disposizione del cittadino, aumentando viepiù, di conseguenza, il suo carattere di pubblico servizio.

Ma ciò sarà possibile, a mio giudizio, soltanto se si addiverà ad un minimo di coordinamento e di regolamentazione per tutti i vettori, e se alla più grande fra le aziende dello Stato riconosceremo una sua particolare funzione sul piano sociale e su quello economico.

Ciò postula una politica di ampio respiro che non si arresti di fronte alle difficoltà, innegabili, che si frappongono a raggiungere il fine citato, e richiede l'assunzione di precise responsabilità da parte sia dell'azienda ferroviaria sia degli organi politici.

Conferiamo all'azienda, in primo luogo, una più ampia autonomia, e sganciamola dalle strettoie in cui essa è costretta a dibattersi in conseguenza del fatto che, dovendo operare anche sul piano economico, è impastoiata da leggi e regolamenti che andavano bene quando essa operava in regime di monopolio, ma che ora sono divenuti semplicemente anacronistici.

Mi riferisco non soltanto alla necessità di snellire il suo bilancio dando il dovuto rilievo al contenuto economico piuttosto che a quello finanziario, ma altresì alla necessità di escogitare un sistema perché sia adeguatamente rinforzata la sua classe dirigente e siano migliorate le condizioni operative di tutto il suo personale. Diamo infine a ciascuno la propria responsabilità e cerchiamo il sistema di far sì che non sia ulteriormente possibile trincerarsi dietro l'anonimato delle decisioni, dal che potrà scaturire un maggiore e più proficuo impegno da parte di tutti e di ciascuno, con una migliore e più razionale utilizzazione delle disponibilità umane e finanziarie, e si impedirà l'insorgere di

sprechi che molto spesso potrebbero essere evitati: come, ad esempio, l'acquisto di macchinari costosissimi (quali le rettificatrici per sale montate, chiamate « Giustina », installate presso l'officina materiale rotabile di Bologna e presso l'officina locomotive di Foligno, ognuna delle quali vale 150 milioni e mezzo, oppure una saldatrice a ponte S.T.M. del costo di circa 60 milioni commissionata nel 1960, collaudata nel 1963, destinata ad entrare in funzione per la costruzione *ex novo* del quarto elemento dell'E.T.R. 300, che poi fu fatto dalla Breda), macchinari che non vengono poi utilizzati; o come il rifacimento di pavimentazioni che sono ancora in ottimo stato (vedi stazione di Vicenza, dove tutti, compreso il sottoscritto, si sono domandati perché si sia rifatto il pavimento, dato che nessuno si era accorto che ne avesse bisogno), o l'abbattimento di una montagna per ricavarne un binario di circa 60 carri di capienza a Fortezza, quando si sa che o presto o tardi tutto quello scalo dovrà necessariamente essere trasportato altrove e che a tal fine si sta procedendo a studi quanto mai complessi. Quanti sono i milioni o i miliardi che in tal modo vengono spesi? E qual è il controllo di merito, o a che cosa esso si riduce, da parte degli organi a ciò preposti? In compenso, le reali necessità vengono spesso ignorate e disattese, e si costringe il personale ad operare in condizioni insostenibili, con pericolo spesso sia per la sua salute sia per l'incolumità.

È stato da più parti e in parecchie circostanze riconosciuto come il personale ferroviario abbia fatto e vada facendo autentici miracoli: è questa una verità che non si può in effetti misconoscere e che torna ad onore di tutti i ferrovieri. Ma è doveroso sottolineare che i citati miracoli sono stati fatti più dalle basse che dalle alte categorie, tanto che si può affermare come l'aumento della produttività, innegabile dall'immediato dopoguerra in poi, abbia assunto un andamento in certo senso inversamente proporzionale al livello gerarchico posseduto da ognuno.

È doveroso sottolineare, altresì, che l'aumento della produttività stessa è derivato in misura quanto mai preponderante dall'intensificato lavoro dei ferrovieri. E ciò è dimostrato dal fatto, che ognuno può constatare, che l'azienda ferroviaria, costretta ad immettere ingentissimi capitali nella ricostruzione del patrimonio ferroviario di cui è soltanto depositaria e non proprietaria, non ha potuto fino ad oggi sistemare i propri impianti in

modo da migliorare le condizioni operative dei dipendenti.

Basti guardare alle officine ferroviarie che in molti casi offrono uno spettacolo di incuria nonostante il personale addetto si prodighi quanto più può per renderle almeno un poco decenti. Il fatto è che esse sono, nella loro maggioranza, ormai vecchie ed avrebbero veramente bisogno di radicali ammodernamenti. Ritengo (e ciò si innesta anche nella valutazione della politica aziendale delle ferrovie dello Stato) che tali officine vadano potenziate in considerazione del fatto che le lavorazioni eseguite dal personale ferroviario nelle proprie officine sono non solo assai più accurate di quelle affidate all'industria privata, ma costano anche assai meno. È stato infatti calcolato che le vetture e i carri ferroviari affidati per la riparazione all'industria privata giacciono presso la stessa per un tempo pressoché doppio di quello impiegato, per le medesime lavorazioni, dalle officine ferroviarie, con un conseguente aumento dei costi di riparazione (non certo imputabile all'aumento delle retribuzioni dei lavoratori metalmeccanici) e con un elevatissimo onere riflesso anche per il fatto che tali veicoli non vengono immessi nella circolazione. Si è calcolato inoltre che se le 1.918 carrozze riparate durante l'esercizio 1961-62 nelle officine ferroviarie fossero state riparate presso l'industria privata, si sarebbe venuta a maturare una giacenza ponderale complessiva di circa 72 mila giornate-carrozza, il che avrebbe richiesto, a parità di servizi-viaggiatori espletati, un incremento del parco di circa 200 vetture, con un impiego di capitale pari a 7,9 miliardi circa e un onere annuo per ammortamento di interessi di circa 500 milioni di lire. Se questo calcolo riguardante le 1.918 carrozze riparate presso le officine ferroviarie fosse esteso alle migliaia di carrozze e di carri riparati dall'industria privata, si potrebbe constatare con tutta evidenza non solo la necessità di potenziare le officine della azienda di Stato, ma altresì quella di esaminare a fondo l'esigenza di ridimensionare il rapporto attualmente esistente nella ripartizione dei riparandi tra le officine ferroviarie e quelle dell'industria privata al fine di risparmiare alcuni miliardi che potrebbero essere spesi più proficuamente.

Onorevoli colleghi, signor ministro, la mia vuole essere una valutazione spassionata della politica fin qui seguita dall'azienda ferroviaria, valutazione che, se riconosce gli indubbi meriti di tale politica, non può tuttavia sottacere che meglio si sarebbe potuto

fare nel passato e nel presente in ordine sia alla utilizzazione delle possibilità economiche disponibili, sia alla organizzazione su basi razionali, e perciò decisamente non burocratiche, del lavoro di tutti, sia al trattamento e al governo del personale.

A quest'ultimo proposito ritengo doveroso dare pubblica attestazione a tutti i ferrovieri per la loro abnegazione, per il loro duro lavoro, per il sacrificio che quotidianamente sopportano per assicurare al paese un servizio indispensabile. Tale riconoscimento e attestazione va a tutti, ma in particolar modo ai ferrovieri delle qualifiche più umili, dai manovali agli operai, dal personale delle stazioni a quello dei treni e di macchina, dal personale degli uffici a quello dirigente.

Ad essi va l'assicurazione che il Parlamento è sensibile ai problemi che lo interessano, dal conglobamento alle pensioni, dall'orario di lavoro alle piante organiche, dalla riforma delle carriere a quella degli stipendi, ecc. Sappiano i ferrovieri che il Parlamento e il Governo sono impegnati a risolvere tali problemi e a trovare una soluzione anche per quelli inerenti alla riorganizzazione e alla ristrutturazione dell'azienda ferroviaria, condizione questa indispensabile perché non abbiano ad essere vani gli sforzi per migliorare le loro condizioni di vita, in vista anche dei sempre maggiori impegni che l'azienda stessa dovrà assumere con il graduale inserimento della rete di trasporti italiana in quella europea.

Mi sia consentito, infine, trattare un problema particolare riguardante lo stato dei pubblici trasporti nel Veneto e nella Campania. Qualche tempo addietro si manifestarono nelle popolazioni venete vivo allarme e viva preoccupazione per l'intendimento, espresso dall'azienda ferroviaria, di sopprimere o chiudere al traffico alcune linee, fra cui cito la Grisignano di Zocco-Ostiglia, la Lonigo-Lonigo città, la Montebelluna-Susegana, la Vicenza-Schio.

Con l'andar del tempo gli allarmi vennero a cessare anche in seguito a precise assicurazioni a suo tempo fornite dall'allora ministro, onorevole Mattarella, circa l'intendimento dell'autorità politica di non procedere ad alcuna chiusura o soppressione fino a quando non fosse stato acclarato che ciò non avrebbe portato alcun nocimento alle popolazioni interessate né alla possibilità di sviluppo economico delle zone servite dalle linee ferroviarie in questione.

Tuttavia, durante la scorsa estate, e sia pure come provvedimento avente carattere di

mera provvisorietà, adottato a seguito della necessità di disporre di mezzi e di uomini da adibire a servizi ritenuti più importanti, la linea Lonigo-Lonigo città fu chiusa al traffico e il servizio fu espletato con autocorriere della società S.I.A.M.I.C.

Mi sia consentito di sottoporre all'attenzione dell'onorevole ministro il vivo allarme, con conseguente malumore, che tale provvedimento ingenerò tra le popolazioni, allarme che ancor oggi è vivo in quanto si teme che il provvedimento abbia assunto carattere di esperimento che potrebbe portare, fra non molto, alla definitiva chiusura della linea.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ma ella sa chi ha realizzato la linea Lonigo-Lonigo città?

CENGARLE. So bene che è stato proprio lei. Questo mi rende cosciente di parlare ad una persona sensibile, che terrà nel debito conto quanto vado dicendo.

Affermo che per l'economia della zona interessata la chiusura della linea stessa rappresenterebbe un grave colpo, e che essa, anziché essere chiusa, dovrebbe — a giudizio dei competenti locali — essere potenziata ed adibita non soltanto al servizio viaggiatori, bensì anche al servizio merci: questo consentirebbe di accelerare il processo di espansione economica di una zona che è stata ed è, fino ad oggi, veramente depressa.

Ma tale episodio non ha valore soltanto per Lonigo, perché tutte le popolazioni venete — e l'onorevole ministro ben sa quali siano le loro condizioni — attendono un radicale potenziamento delle linee ferroviarie che percorrono la regione, e ciò per motivi di ordine economico e sociale che non possono lasciare alcuno indifferente. È infatti necessario snellire le comunicazioni tra la provincia di Udine e quella di Vicenza potenziando la linea Vicenza-Castelfranco Veneto-Treviso mediante o l'elettrificazione, o quanto meno l'utilizzazione di automotori *diesel* più veloci delle locomotive a vapore e in grado di competere efficacemente con le automotrici che, pur garantendo un servizio sufficientemente snello, non consentono il trasporto di grandi masse di viaggiatori.

Necessita inoltre istituire servizi di collegamento diretto tra Udine e Vicenza e viceversa, sempre utilizzando la linea Vicenza-Treviso, garantendo in tal modo una maggiore sollecitudine nelle relazioni non solo dell'udinese, bensì anche di tutto il relativo entroterra, compresa la vicina repubblica austriaca attraverso il transito di Tarvisio, con la pianura lombarda. Si presenta anche la

necessità di potenziare la linea Venezia-Castelfranco-Bassano del Grappa-Trento, quale possibilità di sfogo delle popolazioni e delle industrie di tutta la vallata del Brenta. Così pure l'intensificazione delle relazioni tra Grignano di Zocco e Legnago, sulla omonima linea minacciata di soppressione, potrebbe arrecare grandissimo vantaggio a tutta l'economia di quella zona e consentire che essa possa sollevarsi da quella condizione di depressione economica in cui si trova da sempre.

Ed ora un rilievo per quanto riguarda la situazione dei trasporti nella Campania.

Tra le ferrovie in concessione una delle più meritevoli di urgente intervento per un organico ammodernamento è quella che congiunge le due province campane di Napoli e di Caserta, attraversando da Santa Maria Capua Vetere a Napoli popolosi centri le cui economie sono in fase di radicale trasformazione e rapido sviluppo, come l'agro aversano e le zone a nord di Napoli.

La ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife sul tratto Santa Maria Capua Vetere-Napoli (i cui impianti sono ancora quelli del 1913, anno in cui fu istituita) scorre parallelamente alla via Appia. Questa grande arteria, nonostante vi sia l'« autostrada del sole », diventa sempre più incapace di contenere l'enorme traffico che ogni giorno di più si intensifica creando ingorghi ed intasamenti notevoli, che rallentano e rendono difficoltosa la marcia dei mezzi automobilistici che disordinatamente in questi ultimi tempi si sono sviluppati.

Da ciò discende la necessità di dotare quella zona di una ferrovia idonea per modernità di impianti, frequenza e celerità di percorso. Non va trascurato al riguardo che il mezzo ferroviario è in fase di rilancio per la sua capacità di trasporto di massa, per la regolarità di marcia dovuta al percorso in sede propria e per la economicità del costo che agevola gli spostamenti degli strati più umili, favorendo le attività connesse all'agevole movimento dei lavoratori.

La ferrovia Napoli-Santa Maria Capua Vetere merita un pronto intervento, perché, a parte il fatto che sono passati più di tre anni da quando l'apposita commissione interministeriale ha approvato un progetto di ammodernamento che è rimasto senza finanziamenti, conserva tuttora gli impianti ed i materiali del 1913, per cui incontra notevole difficoltà di esercizio e non può svolgere che in misura limitata il compito di valido strumento di sviluppo economico sociale per le zone che attraversa. L'arretratezza degli im-

pianti costringe ad una manutenzione sempre più costosa la quale incide sempre di più sui costi di esercizio richiedendo sussidi sempre maggiori da parte dello Stato. Senza rilevare che l'aggravarsi della situazione tecnica potrebbe in breve volgere di tempo portare al limite di sicurezza gli impianti ferroviari.

È il caso allora che il Governo intervenga con urgenza e stanzi, anche attraverso provvedimenti al di fuori degli schemi della legge sugli ammodernamenti delle ferrovie in concessione, i fondi necessari affinché la ferrovia ammodernata possa svolgere il ruolo di valido mezzo di sviluppo delle popolazioni casertane e napoletane.

Onorevoli colleghi, signor ministro, non ho certamente la pretesa di avere sviscerato gli aspetti più importanti dell'attività e della vita delle ferrovie dello Stato, e so che molto ancora dovrebbe essere detto e dibattuto. Chiedo la vostra benevola attenzione sulla necessità di approfondire i temi da me appena accennati, ed altri che possano interessare la maggiore fra le aziende autonome dello Stato. Sono problemi che interessano tutti i cittadini, sono problemi che abbisognano di approfondimento e di soluzioni anche coraggiose per il bene di tutti. Essi si innestano nel più grande problema della riforma della pubblica amministrazione: ma io sono certo che questo non può essere risolto se non sgombrando il terreno da quanto, negli specifici settori, possa apparire frenante ed ingombrante, e soprattutto affrontando decisamente una realtà che è quella che è, con tutte le cose spiacevoli che essa può presentare.

I rilievi da me formulati e le lacune riscontrate non possono che inserirsi nel più vasto quadro di una consolante realtà. Dalle rovine della guerra sono risorte le nostre ferrovie, per merito dei governi democratici e della collaborazione dei ferrovieri.

Diamo atto volentieri dell'ingente lavoro che è stato fatto, anche a nome dei ferrovieri organizzati nel S.A.U.F.I.-C.I.S.L.; ed i rilievi mossi siano interpretati nel loro giusto valore, perché intendono essere un modesto contributo al comune lavoro, che ci deve vedere impegnati alla ricerca del meglio e al superamento delle attuali difficoltà, perché il servizio dei trasporti, strumento di socialità, sia all'altezza delle nuove esigenze degli italiani. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

GOMBI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il mio collega di gruppo Marchesi, a mio avviso, ha saputo

impostare — meglio di quanto non abbia voluto o saputo fare lo stesso relatore — il dibattito intorno al bilancio dei trasporti di cui ci stiamo occupando, nel solo modo giusto: cioè inquadrando un servizio essenziale come questo per la vita della nostra collettività nel contesto della situazione economica e politica, tenendo conto delle modificazioni e delle novità che essa presenta nell'attuale momento. Solo in questo modo può articolarsi un discorso che non sia stantio, monotono, stereotipato negli argomenti, che non affronti soltanto i soliti dilemmi pro o contro i rami secchi, pro o contro la circolazione su strada e su rotaia, pro o contro la statalizzazione delle ferrovie in concessione, o la questione circa il modo di pareggiare il bilancio, gravando il Ministero dei trasporti degli oneri di carattere più generale (servizi prestati dal dicastero dei trasporti per gli altri dicasteri e per le altre necessità della vita nazionale), ecc.

Ora, sotto questo profilo, le novità sono importanti. Le trasformazioni avvenute nell'ambito sociale, strutturale ed economico, anche di zone classiche che sembravano fino a qualche tempo fa aver raggiunto un certo equilibrio, come, per esempio, la valle padana, evidenziano squilibri così stridenti per cui affrontare il problema dello sviluppo della nostra politica dei trasporti è possibile solo se si mettono in relazione i trasporti alle modificazioni intervenute. Ho sentito un accenno del collega Ripamonti alla necessità di curare i trasporti urbani delle grandi città, soprattutto per ciò che concerne i collegamenti fra la grande città e gli altri centri regionali. Questo è giusto, ma è un correre dietro alle modificazioni già avvenute per rendere migliore una attrezzatura, un collegamento, ecc. Ora se vogliamo andare al fondo del problema, dobbiamo chiederci che cosa si lascia dietro l'urbanesimo, causa ed effetto della modificazione delle strutture della nostra economia verificatasi in questi ultimi anni. Esso lascia dietro di sé l'abbandono, lo spopolamento di interi paesi e plaghe un tempo fiorenti. Come si corregge questa situazione? Lo squilibrio fra città e campagna, fra industria ed agricoltura si aggrava sempre più.

Quali correttivi sono necessari? Una politica dei trasporti che si inquadri in una politica più generale di sviluppo economico democratico, equilibrato, programmato, come si dice oggi, si appalesa non solo utile, ma necessaria.

Lo sviluppo della politica idroviaria, di cui sono un convinto assertore, può servire a que-

sta finalità? Io ritengo di sì, e penso sia venuto il momento di operare una svolta anche in questo campo. Meno parole e più fatti, signor ministro, e ciò per conseguire obiettivi importanti, poiché è certo che con lo sviluppo della politica idroviaria si concorre ad un tempo allo sviluppo economico del paese e, indirettamente, alla soluzione dei problemi dei corsi d'acqua non regimati da monte a valle e non regolati, che danno poi luogo ai disastri di cui il più recente è quello tragico del Vajont, ma hanno i loro precedenti nelle alluvioni del Polesine e in tutto quanto è avvenuto qui e altrove, come i colleghi della Camera ben sanno.

Vi è una relazione fra le necessità dello sviluppo della politica idroviaria e questi avvenimenti? Tutti lodano le sue capacità tecniche, onorevole ministro: ella sa molto bene, appunto perché tecnico esperto, che vi è una relazione *ad hoc*. Infatti i vari problemi posti dai corsi fluviali sono strettamente interdipendenti tra loro.

Se si affronta il problema della regolamentazione del corso dei fiumi o quello dello sviluppo delle idrovie, necessariamente bisogna prendere in considerazione anche gli altri aspetti, ivi compresi quello della difesa del suolo, dei terreni, degli averi, delle case, degli uomini: se si affronta il problema dello sviluppo di una politica energetica da ricavarsi dal fiume o del rifornimento idrico delle popolazioni o della irrigazione, non si può non tener presenti questi aspetti. Se non si tengono presenti, insorgono gli eventi drammatici e amari del Vajont e gli altri che sono presenti alla memoria di tutti.

Ecco perché, anche da questa politica di sviluppo dei trasporti idroviari possono derivare, ripeto, non soltanto un incremento della nostra economia e la correzione di certi squilibri insorti soprattutto negli ultimi anni tra zona e zona, ma anche la concreta possibilità di porre mano ad una generale regimazione dei corsi d'acqua della valle padana. Due condizioni tuttavia sono indispensabili perché una siffatta politica di sviluppo idroviario possa essere perseguita utilmente; la prima è che questa politica di sviluppo venga realizzata avendo ben presenti i vari usi delle acque dei fiumi; la seconda, che tale sviluppo venga inserito in una concreta politica di programmazione democratica nazionale.

Vari sono dunque i motivi per i quali è opportuno parlare in questa sede del necessario e indilazionabile sviluppo dei trasporti idroviari. Non si può anzitutto prescindere dal peso che tale componente ha nella pro-

spettiva generale della programmazione economica né si può fare astrazione all'economicità obiettiva dei trasporti idroviari rispetto ai trasporti di altro genere, né, ancora, dallo sviluppo che ha assunto, per la soluzione di questi problemi, la pressione delle popolazioni interessate, i cui rappresentanti sia in sede politica sia in sede tecnica hanno elaborato e talora addirittura realizzato, o iniziato a realizzare, determinate opere infrastrutturali.

Ma occorre urgentemente porre mano a tale politica in relazione non soltanto alle improponibili necessità nazionali, ma anche ai rapporti internazionali che il nostro paese ha assunto nell'area dei paesi del M.E.C. e di altri, paesi tutti che hanno una politica idroviaria molto sviluppata.

Queste attese non possono andare eternamente deluse. Bisogna che il Governo non si limiti a inviare suoi rappresentanti a convegni e a riunioni di studio ma si decida ad intraprendere una politica idroviaria concreta e dia un seguito concreto di opere alle progettazioni, alle promesse, superando certe posizioni di distacco puramente strumentali e dettate dall'intento di non disturbare la convivenza tra certi gruppi di maggioranza e certi altri.

Onorevoli colleghi, basta dare un'occhiata alla relazione del collega onorevole Giglia per rendersi conto che non si affronta il problema nei giusti termini. Ringrazio l'onorevole Giglia che, anche in seguito ad un invito da me rivoltogli in Commissione, ha compiuto un'ulteriore ricerca per riuscire a dare qualche notizia e qualche dato in più. Ma certamente la sua relazione non riflette questo problema in modo consono alla sua importanza.

Sviluppare la politica idroviaria significa anche, in qualche modo, concorrere alla soluzione dei problemi che la ferrovia non riesce a risolvere completamente e, soprattutto, affrontare in modo nuovo tutti i vari problemi che pone lo sviluppo economico dei territori adiacenti i fiumi. I dati scientifici e tecnici sono particolarmente indicativi in questo senso. Voglio sottolineare, anche se ai colleghi certamente non sarà ignota, la differenza fra i tre trasporti classici terrestri per stabilire se, in una prospettiva di sviluppo economico della vita nazionale, convenga o meno affrontare il problema delle infrastrutture idroviarie e della politica idroviaria. Dal punto di vista degli impianti necessari, se prendiamo come base un carico di 600 tonnellate...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È un carico troppo piccolo per le idrovie.

GOMBI. Era un'ipotesi a solo titolo esemplificativo; ciò che a me interessa è il rapporto. Tenendo come base 600 tonnellate, su strada sono necessari 30 autotreni con 20 tonnellate di carico utile ciascuno, su rotaia sono necessari 60 vagoni cisterna da 10 tonnellate di carico utile ciascuno. I costi d'impianto sono quindi, rispettivamente, per le motociisterne da 600 tonnellate 100 milioni, per gli autotreni complessivamente 300 milioni, per i 60 vagoni cisterna (unitamente ad una locomotiva per il traino) 400 milioni di costo complessivo. Da cento milioni si passa dunque a 300 e a 400 milioni. Questo, solo per quanto si riferisce al costo degli impianti.

Si tenga anche presente il fattore dell'ammortamento e dell'ammodernamento nei tre casi citati (si sa bene che i mezzi di trasporto su strada richiedono più frequenti rinnovamenti) e il costo del carburante che si brucia per ogni tonnellata-chilometro. In base a dati precisi possiamo affermare che il costo dei trasporti idroviari si aggira dalle 3 alle 5 lire per tonnellata-chilometro, il costo dei trasporti su strada dalle 7 alle 8 lire per tonnellata-chilometro, mentre il costo dei trasporti ferroviari è di 9 lire per tonnellata-chilometro.

Bisogna dunque operare una svolta in questo settore, tenendo conto che gli attuali programmi di sviluppo della nostra rete idroviaria non hanno ancora raggiunto il livello ante-guerra e che enorme è il divario che ci separa in questo campo dagli altri paesi. Come si può non dare il giusto peso al fatto che, nei confronti dei nostri 3 mila chilometri circa di vie d'acqua, di cui soltanto 1.938 (cito a memoria) sono effettivamente serviti da battelli che svolgono una funzione di trasporto per idrovia, la Francia ha 10.133 chilometri di vie navigabili, di cui 7.887 effettivamente in servizio, con 10 mila natanti? E non dimentichiamo poi che la Francia si propone un grandioso programma di opere nuove, come la costruzione del grande canale alsaziano da Basilea a Strasburgo. E come si può non dar peso al fatto che la Germania ha 4.349 chilometri di rete idroviaria efficiente con 12 mila natanti e 60 mila dipendenti e, soprattutto, che anch'essa, come tutti gli altri paesi (specialmente Belgio e Olanda), ha in progetto una serie imponente di opere nuove? Per non far cenno dei paesi balcanici e dell'est europeo.

Come stanno invece le cose in Italia? Vi faccio grazia dell'elencazione delle opere desiderate, prospettate, richieste, anche perché, senatore Corbellini, parecchie volte abbiamo parlato di questa situazione. Però siccome

si tratta solo di aspirazioni, di progetti, ecc., non possiamo condividere il giudizio espresso nella relazione della Commissione, secondo cui il Governo avrebbe dimostrato la sua sensibilità verso questi problemi, sol perché ha approvato una legge che prevede incentivi per le nuove costruzioni o l'ammodernamento del vecchio naviglio fluviale (legge per altro non ancora operante perché non è stato emanato il relativo regolamento), un'altra legge che modifica i compiti, le competenze e la composizione del consorzio per la costruzione del canale Milano-Cremona e, infine, la legge che rivede il decreto sulla circolazione dei motoscafi. Non sono queste le dimostrazioni di buona volontà che occorrono.

Viene spesso ripetuto che mancano i fondi. Occorre piuttosto valutare se il trasporto idroviario sia conveniente o meno. Se si ritiene che esso sia conveniente, allora — quando ogni minuto del giorno si sbandiera la necessità di una programmazione economica che corregga gli squilibri esistenti fra settore e settore, fra regione e regione — i fondi si debbono trovare !

Vi è infine (se lasciamo le cose come stanno) un problema che può assumere aspetti delicati. A che vale per esempio mantenere quel tanto di navigazione che si svolge attualmente sul Po, se si portano a compimento le opere di sistemazione indispensabili per un servizio continuativo ed efficiente sul fiume? Dobbiamo arrivare anche qui allo scandalo, visto che gli scandali si susseguono a catena? Quando qualcuno vorrà sapere come e perché certe ditte appaltatrici del milanese stiano costantemente sul fiume ad ingoiare miliardi su miliardi per opere di sistemazione dell'alveo di magra del fiume nel tratto che va da foce Adda a foce Mincio, senza una definizione completa e compiuta dei lavori, con stanziamenti di 2-3-5 miliardi di legislatura in legislatura, a costui che cosa si risponderà?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È il magistrato per il Po che provvede in materia.

GOMBI. Il magistrato per il Po è un organo che dipende da uno o più ministeri e dal Consiglio dei ministri e il Parlamento ha le facoltà e capacità di controllo.

La necessità, infine, di una messa in efficienza delle infrastrutture idroviarie esistenti e della realizzazione di quelle nuove indispensabili è documentata anche dal modo con il quale il capitale privato, quello monopolistico in particolare, viene investendo i suoi capi-

tali lungo il corso del fiume. Infatti, dove si cercheranno nuovi insediamenti industriali, dopo che tutto il nord della Lombardia è già congestionato, come è, di popolazione e di industrie, se non nella direzione della bassa padana, spopolata e abbandonata?

Una più razionale distribuzione della nostra struttura industriale in queste zone che vanno in rovina può contribuire alla eliminazione di quel patologico fenomeno dell'emigrazione che è diventato così allarmante non solo nel meridione ma anche nelle plaghe della valle padana irrigua. Ecco che le correzioni di cui facevo cenno all'inizio si potrebbero realizzare se le infrastrutture idroviarie venissero inquadrare in una politica più generale di programmazione economica democratica.

Vi è stata tempo addietro la fase infausta delle controversie fra i propugnatori di una certa soluzione da adottare per creare l'asta fondamentale di navigazione fluviale nella valle padana e i propugnatori di un'altra tesi. Superata per fortuna questa fase, si è fatta strada finalmente un'idea che noi abbiamo sempre sostenuto. Noi abbiamo bisogno non solo di creare questa asta fondamentale per la navigazione interna in valle padana, ma anche delle linee parallele, noi abbiamo bisogno, cioè di un intero sistema idroviario padano che colleghi tutte le regioni di questa valle e sodisfi le loro esigenze di rapporti con l'estero, di evoluzione industriale ed economica, di miglioramento dei servizi, di decongestionamento del traffico stradale. Questo ultimo aspetto è molto importante anche ai fini del miglioramento dei trasporti su strada.

Se riusciremo a realizzare questo sistema idroviario in modo organico, daremo un contributo al miglioramento di tutta la vita economica del paese.

Noi proponiamo in concreto che si realizzi un ente pubblico padano della navigazione interna. Questo ente dovrebbe avere le seguenti finalità: progettazione delle opere necessarie; realizzazione di un programma di sviluppo della navigazione interna e in particolare di un organico sistema idroviario padano; esecuzione delle opere necessarie per questo sistema idroviario padano ed esercizio delle linee idroviarie che se ne ricavano.

Questo ente non può non riunire tutti gli enti locali delle regioni padane, dalla Liguria al Piemonte, alla Lombardia, al Veneto e all'Emilia. Esso dovrebbe impedire le interferenze dei monopoli privati, i quali vorrebbero impossessarsi anche delle vie fluviali

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 OTTOBRE 1963

per utilizzarle a fini privatistici e non nell'interesse nazionale.

Occorre sottrarre le vie d'acqua a questi gruppi e affrontare il problema nel quadro di una programmazione economica democratica, capace di chiamare a raccolta le forze degli enti locali, a cominciare dalle regioni e di creare un coordinamento generale per dare alla navigazione fluviale una spinta propulsiva sempre più efficace, che incida sempre più profondamente nello sviluppo economico della valle padana e dell'intera nazione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Armato. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Covelli. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato.

Non essendovi più iscritti a parlare, di chiaro chiusa la discussione generale rinviando ad altra seduta le repliche del relatore e del ministro.

La seduta termina alle 11,30.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI