

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

XXX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 GIUGNO 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	289
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	289
Sui lavori della Commissione:	
DE PASQUALE	289
DI NARDO	290
PRESIDENTE	290
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	290
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Autorizzazione di spesa per il proseguimento e il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona e per la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza. (2063)	290
PRESIDENTE	290, 293, 300, 301, 302
ANTONIOZZI, <i>Relatore</i>	291, 299, 300, 301
CASSIANI	293, 295, 296, 297
PRINCIPE	294, 295, 296, 300
MISEFARI	297, 299, 300, 302
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	299, 301, 302
DELFINO	299, 302
CURTÍ IVANO	302
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	302

La seduta comincia alle 17,55.

CIBOTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(*È approvato*).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo l'onorevole De Capua.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Nucci, Delfino e Principe sostituiscono, rispettivamente, i deputati Cervone, De Vito Antonio e Venturini.

Sui lavori della Commissione.

DE PASQUALE. Desidererei rinnovare la richiesta fatta dall'onorevole Amendola durante la precedente seduta, riguardante le proposte di legge nn. 840, 865 e 927 recanti modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 per il riscatto delle case. L'onorevole Amendola ha accennato a un certo nostro risentimento per la lentezza con cui si procede nell'esame e alla nostra determinazione in merito, determinazione che io riconfermo in questa sede. Noi affermiamo ufficialmente che dalla prossima seduta, a meno che il Presidente non ci dica con precisione il giorno in cui si concluderà la discussione che ci riguarda, saremo co-

stretti, chiunque sia il presentatore di eventuali progetti di legge in sede deliberante, di rinviarli in Aula. Noi abbiamo la lealtà, onorevole Presidente, di informarla precedentemente della nostra decisione al riguardo.

DI NARDO. Il problema è molto importante. Ci rendiamo conto che davanti la Commissione dei lavori pubblici si trovano molti disegni e proposte di legge importanti; però, a nostro parere, le tre proposte relative al riscatto delle case economiche e popolari dovrebbero avere la priorità.

PRESIDENTE. Speravo che oggi avremmo concluso la discussione per il parere sul piano della scuola; mi dispiace che il relatore — l'ho saputo un momento fa — si è messo per oggi in congedo.

D'altra parte, io ero del parere, e lo sono tuttora, che prima dobbiamo concludere la discussione per il parere sul piano della scuola, dopo di che porrò subito all'ordine del giorno, il seguito dell'esame dei tre progetti relativi al riscatto delle case economiche e popolari.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero dichiarare che il Governo è a disposizione della Commissione.

PRESIDENTE. Mi pare di essere abbastanza chiaro e preciso. Terminiamo la discussione per il parere da dare alla Commissione che esamina il piano della scuola. Nella riunione successiva metteremo all'ordine del giorno questi tre disegni di legge.

Insomma, venerdì prossimo terremo seduta per concludere, spero, la discussione sul piano della scuola e la prossima settimana, martedì o mercoledì, inizieremo la discussione sui tre disegni di legge sul riscatto delle case.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per il proseguimento ed il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona e per la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza (2063).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per il proseguimento e il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona e per la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza ».

Sono stati presentati due ordini del giorno di cui do subito lettura.

Il primo, a firma dell'onorevole Misefari, è del seguente tenore:

« La IX Commissione permanente lavori pubblici,

considerato che il disegno di legge numero 2063 prevede la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza;

considerato che uno degli obiettivi di fondo che dovrà essere raggiunto con la detta ferrovia è il rapido collegamento con il versante jonico e la Puglia;

considerato che il tratto di ferrovia Cosenza-Sibari va profondamente modificato e ammodernato e che tale scopo implica al massimo una spesa di poco superiore al miliardo,

invita il Governo

a predisporre le misure atte a conseguire la modificazione e l'ammodernamento della ferrovia Cosenza-Sibari simultaneamente o almeno in immediato prosieguo di tempo, e non oltre un anno dalla fine dei lavori della Paola-Cosenza ».

Il secondo ordine del giorno proposto, invece, dall'onorevole Delfino è così formulato:

« La Commissione lavori pubblici riunita in sede legislativa per discutere il disegno di legge n. 2063,

rilevata la indifferibile necessità di risolvere il problema degli impianti ferroviari di Pescara al fine dello snellimento del traffico nazionale attualmente bloccato per otto ore al giorno da tre passaggi a livello sulle importanti arterie della Tiburtina-Valeria e della nazionale Adriatica;

constatato che tali passaggi a livello sono tra i primi da eliminare nell'ordine predisposto dall'A.N.A.S. in applicazione della legge per la sistemazione delle strade statali di grande importanza, ma che tale eliminazione è irrealizzabile senza la sistemazione degli impianti ferroviari;

preso atto che l'amministrazione ferroviaria, su voto unanime espresso il 12 dicembre 1959 dalla Commissione Trasporti della Camera, ha stanziato, sui fondi del suo piano quinquennale di ammodernamento, un primo miliardo per gli impianti di Pescara la cui sistemazione è stata ritenuta più urgente di qualsiasi altra;

valutato anche che dalla sistemazione risulteranno aree per un valore di circa tre miliardi,

invita il Governo

a predisporre e presentare al più presto un disegno di legge per il completamento del finanziamento della sistemazione degli impianti di Pescara, secondo il piano regolatore della città e in analogia a quanto fatto per quelli di Savona ».

Il relatore, onorevole Antoniozzi, ha facoltà di svolgere la relazione.

ANTONIOZZI, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione si divide in due parti distinte. La prima parte si riferisce al proseguimento e al completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona e la seconda alla costruzione della ferrovia Paola-Cosenza.

Con legge 4 agosto 1955, n. 730, fu autorizzata la spesa di 7 miliardi di lire per la costruzione di opere ferroviarie interessanti la provincia di Savona. L'esecuzione delle opere previste con la legge n. 730 è avvenuta, i fondi sono stati tutti impegnati e la situazione oggi è la seguente: è stato eseguito parzialmente il parco merci di Savona-Fornaci ed è stato completato il raccordo al porto; è stato costruito il fabbricato viaggiatori della stazione di Savona-Mongrifi; è stata costruita, in parte, la sede ferroviaria per lo spostamento, a monte, del tratto di linea in esercizio Varazze-Savona. Restano da costruire: chilometri 4+341 di sede ferroviaria a doppio binario, di cui chilometri 3+534 in galleria; i piazzali delle stazioni di Albisola e Celle, con i relativi fabbricati viaggiatori; il completamento dei piazzali di Savona-Fornaci e Savona-Mongrifi; il fabbricato per i servizi accessori e i fabbricati alloggi; le deviazioni di strade con la costruzione dei relativi sottovia e cavalcavia, muri di sostegno e opere varie, l'armamento del tratto Varazze-Savona, del parco merci di Savona-Fornaci e del piazzale di Savona-Mongrifi; infine, gli impianti speciali di stazione e di linea.

Per completare definitivamente questo complesso di realizzazioni ferroviarie in provincia di Savona, il disegno di legge in discussione prevede una ulteriore spesa di 8 miliardi di lire, che viene stanziata in cinque esercizi, in ragione di 500 milioni di lire nell'esercizio 1960-61, di 2 miliardi di lire in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1963-64, e di un miliardo e mezzo di lire nell'esercizio 1964-65.

Per quanto riguarda questa prima parte del disegno di legge, vi è il parere favorevole della V Commissione e il parere con osservazioni della Commissione trasporti. Una osservazione (peraltro prospettata come semplice suggerimento) concerne la durata dei lavori: ripartire, cioè, lo stanziamento per il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona in quattro esercizi finanziari, anziché in cinque. L'altra osservazione concerne, invece, il lasso di tempo per l'assunzione degli impegni finanziari da parte del Mini-

sterio dei lavori pubblici: al riguardo, è stato rimarcato che, per la ferrovia Paola-Cosenza: « Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 12 miliardi » (articolo 2, terzo comma). La Commissione trasporti chiede, allora, di inserire un analogo comma anche all'articolo 1, per consentire al Ministero dei lavori pubblici di disporre globalmente degli 8 miliardi e di fare, se necessario, un unico appalto anche per i lavori di Savona.

Il parere del Relatore è favorevole a questa modifica.

La seconda parte del disegno di legge in discussione riguarda la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza.

La costruzione di una nuova ferrovia Cosenza-Paola costituisce una annosa aspirazione delle popolazioni della provincia di Cosenza e in parte della provincia di Catanzaro e dell'altipiano Silano, una aspirazione che risolve uno dei principali problemi per la vita e lo sviluppo economico di quelle popolazioni.

Attualmente esiste una ferrovia Cosenza-Paola, costruita con legge del 1902 e successive, completata nel 1915 e messa in esercizio il 2 agosto 1915. Quali sono le caratteristiche dell'attuale ferrovia, per cui si è richiesta, da parte delle popolazioni, una nuova ferrovia? L'attuale ferrovia ha una pendenza del 75 per mille, con lunghi tratti a cremagliera, il che consente a questa ferrovia di portare non più di due o tre carri merci e non più di una carrozza viaggiatori. L'eccessiva pendenza è stata anche causa di numerosi disastri dal 1918 ad oggi. I principali sono stati due, e sono costati quarantacinque vite umane tra i cittadini della provincia di Cosenza e altre persone che viaggiavano su quei treni; inoltre, ci sono stati circa trecento tra feriti e mutilati, e comunque infortunati. Da ciò si evince come l'esigenza di una ferrovia più sicura sia stata avvertita fin dal 1918.

Non starò a ripetere (pur avendo procurato tutti gli atti, che sono a vostra disposizione) quante volte in Parlamento deputati e senatori di tutte le parti politiche hanno chiesto, da allora fino ad oggi, che si provvedesse a una modifica di quel tracciato, con la costruzione di un tracciato con minore pendenza, che dia anzitutto sicurezza a coloro che si devono servire di quella ferrovia e consenta un superiore trasporto di merci per lo sviluppo economico di quelle popolazioni. Ogni anno vi sono stati discorsi, interrogazioni, ordini del giorno, impegno anche da parte del Governo di provvedere al momento opportuno.

È così urgente la realizzazione di questa opera ferroviaria che il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con il Ministero dei trasporti, al momento in cui si dovette redigere il piano regolatore delle ferrovie dello Stato, per quanto riguarda questo tronco ferroviario, decise che dovesse essere costruito, seppure in un secondo momento, in connessione con il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria.

Furono esaminati tre progetti e il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con le ferrovie dello Stato, nel 1956 ha approvato il nuovo progetto, il quale prevede che la nuova ferrovia debba avere le seguenti caratteristiche: ferrovia a medio traffico; pendenza massima, non più del 75 per mille, ma del 17 per mille; tonnellaggio non più di 60 tonnellate, ma di 800 tonnellate. Una vera e propria ferrovia a medio traffico, capace di treni completi e regolari.

Una delle ragioni per cui il piano regolatore ha chiesto che questa ferrovia venga senz'altro realizzata, è che — e qui vengo incontro all'ordine del giorno presentato dall'onorevole Misefari — debba servire non solo per Cosenza, ma anche per tutto il Mezzogiorno d'Italia. Si è fatto il calcolo che il percorso Villa San Giovanni-Bari, inoltrando i treni per questa nuova trasversale, viene ridotto di circa 80 chilometri, con quanto economia è facile intuire.

La nuova ferrovia Paola-Cosenza, quindi, va inquadrata nell'aspetto di una trasversale moderna di alleggerimento fra le comunicazioni della Sicilia e l'Adriatico.

Va detto anche che nella zona che riguarda questa nuova opera ferroviaria, attraverso la politica di intervento del Mezzogiorno, vengono investiti nel ventennio che va dal 1949-50 al 1970, circa 230-250 miliardi di lire, con investimenti che riguardano soprattutto l'agricoltura. È evidente che se non fornissimo alle zone oggetto di questi investimenti uno strumento rapido, sicuro, sollecito, di comunicazioni, gli investimenti stessi potrebbero diventare oggetto di crisi, qualora non fosse possibile esportare i prodotti.

Sappiamo che da qualche parte si è detto: perché si fa una ferrovia e non una strada? Noi siamo vincolati a un sistema ferroviario. D'altra parte, c'è una ragione tariffaria, che riguarda le tariffe ferroviarie in generale. Non potremmo esportare, attraverso autostrade costosissime, i prodotti dell'economia calabrese. Ecco allora che si evince anche da ciò che la costruzione della nuova ferrovia Cosenza-Paola potrà essere utilissima

per lo sviluppo economico di quelle contrade e dare un contributo concreto anche alla industrializzazione della provincia di Cosenza.

Anche il turismo potrà avere un incremento attraverso il collegamento rapido fra l'altopiano silano, che è oggetto di notevoli interventi per una sua valorizzazione turistica, e la zona tirrenica.

Vi è anche un'altra ragione che riguarda un po' l'economia ferroviaria. L'attuale ferrovia Cosenza-Paola, per la scarsità di tonnellaggio che può transitarvi e per la sua pericolosità, è una ferrovia altamente deficitaria: ha un *deficit* di circa 600 milioni l'anno. Potrebbe sorgere in qualcuno la preoccupazione che questo *deficit* si ripeta nella nuova ferrovia. A dissipare questa preoccupazione basterebbero due sole considerazioni: la prima è che i viaggiatori oggi non gradiscono viaggiare su questo treno, che ha visto centinaia di viaggiatori morti o feriti, mentre sarebbero incoraggiati a servirsi del treno con una nuova più sicura ferrovia; la seconda è che oggi transitano su questa ferrovia treni merci con due soli carri, mentre domani potranno circolare treni con 30 carri; con quanta economia di gestione è facile intuire. Va tenuto inoltre conto di ciò che rappresentano 600 milioni di *deficit* ripetuti per molti anni; il che consente di ammortizzare in breve tempo la spesa di 12 miliardi.

Vi è poi ancora un'altra considerazione. Attualmente tutti i trasporti della zona jonica calabrese devono fare un lunghissimo giro. Pensate che un carro merci che parte da un paese lontano 7 chilometri da Paola, per giungere a Cosenza, deve fare un lungo giro, salendo verso Siderno e scendendo quindi per Metaponto o girando per Santa Eufemia-Crotone.

Questa ferrovia in ragione di trasversale richiede che nella zona da Sibari a Cosenza, per un tratto di undici chilometri verso Mongrazzano, si diminuisca l'attuale pendenza, per la quale realizzazione, già prevista anche dal piano regolatore delle ferrovie dello Stato, sarà necessaria una modesta spesa.

Per tutte queste ragioni, senza scendere nel dettaglio, e riservandomi di fornire tutti gli elementi in mio possesso in sede di replica, concludo per l'approvazione anche di questa seconda parte del disegno di legge.

Metto in particolare rilievo, come si è fatto nella Commissione trasporti, che è vero che gli stanziamenti si allineano lungo nove esercizi finanziari, ma è vero anche che il

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 GIUGNO 1960

terzo comma autorizza il Ministero dei lavori pubblici ad assumere impegni globali fino alla concorrenza di 12 miliardi di lire.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CASSIANI. Prendo la parola, non per aggiungere qualcosa alla relazione precisa ed ampia che è stata fatta, ma soltanto per fare due osservazioni collegate con l'argomento e che vanno fatte in questa e non in altra sede. Indubbiamente, la più urgente delle opere ferroviarie da realizzare è la Paola-Cosenza. Questa urgenza è consacrata anche in un documento ufficiale del piano redatto nel 1952, e la cosa è tanto urgente che io mi domando perché mai il finanziamento debba essere diluito nel corso di un decennio, il che significa andare al 1969, saltare cioè una mezza generazione. E mi auguro che, come del resto ha accennato lo stesso relatore, si possa trovare la maniera di ovviare a questo che innegabilmente, non solo è un inconveniente, ma mi sembra anche in stridente contrasto con quella che è la premessa che legittima il disegno di legge del quale ci occupiamo. L'approvazione definitiva, come ha detto il relatore, venne rinviata soltanto in attesa che procedessero i lavori del raddoppio del binario della Battipaglia-Reggio. Anche questo rilievo non è nostro, ma è contenuto nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici presentato nel 1956. Vi è poi un altro precedente che colora l'urgenza e la gravità del problema, cioè a dire che il finanziamento della Cosenza-Paola era stato anche previsto in quella che si chiamò, e si chiama, la legge per la Calabria del 1954, nella quale questo finanziamento era chiaramente indicato nel secondo comma dell'articolo 4 del testo governativo. Senonché quella parte del testo non fu approvata dal Parlamento, non perché non si ravvisasse la necessità, l'urgenza e la gravità del problema, ma soltanto perché si pensò, a torto o a ragione non è questo il luogo di dirlo, che quella legge dovesse servire soltanto, sia pure con la forza dei 230 miliardi dei quali disponeva e dispone, alla difesa del suolo. Fu quello il primo atto legislativo di Governo che mise, per così dire, a fuoco il problema.

Questo problema è articolato in due aspetti distinti, che però si integrano a vicenda, cioè a dire una strada ferrata e una strada rotabile. Devo dire subito che quel primo atto legislativo contenuto nella legge per la Calabria prevedeva la via ferrata, ritenuta la più urgente. Vi erano, dunque, due progetti, uno per la linea ferrata e l'altro per la via-

bilità ordinaria. Si trattava evidentemente di abbinare, questo il concetto dei tecnici che risponde del resto ad una obbiettiva esigenza della realtà, una strada all'altra, non di sostituire una strada all'altra. Ne dirò rapidamente le ragioni.

Poiché siamo dei politici, dirò subito una ragione di natura politica, non superabile. Che cosa è mai la Cosenza-Paola, se non un troncone di quella che è la linea Cosenza-Roma? Questo è il punto, politico ed anche tecnico. Ma soprattutto politicamente insuperabile. Altrimenti, avreste una linea ferrata Cosenza-Roma, che ad un certo punto si spezza e non va più avanti, non si capirebbe bene perché. Il criterio moderno che domina la vita dei trasporti su strada è questo: linee ferrate brevi non se ne fanno più; anzi, si aboliscono quando è possibile, per sostituirvi una strada ordinaria. Dico subito che non è questo il caso. Non si tratta qui di una strada che parte da un dato punto per andare in un altro, ma si tratta di una strada che è strettamente abbinata, che è la continuazione della linea ferrata Cosenza-Paola. Questo a parte tutte le altre considerazioni importanti riguardanti il retroterra e il trasporto merci, ecc., cui il relatore ha accennato. D'altra parte, è una via che, con la trasversale Cosenza-Sibari, interessa, non soltanto tutta la Calabria, ma anche altre regioni, come la Basilicata, la Sicilia e le Puglie, come giustamente ha notato Misefari, il quale ha fatto un ordine del giorno quanto mai opportuno. Ed allora, nella visuale completa, integrale del problema, c'è la via ferrata e c'è anche un'autostrada con uno sviluppo di circa 28 chilometri, cioè mezz'ora di automobile al posto dell'ora che occorre attualmente per percorrere la strada ordinaria da Paola a Cosenza.

Il progetto della nuova linea prevede mezz'ora anche per la linea ferrata, invece della attuale un'ora e venti minuti per l'automotrice e delle due ore e venti minuti per la trazione a vapore.

Devo dire, però, onestamente che il quadro è completo solo a patto che una strada sia integratrice dell'altra. E aggiungerò che soltanto in questo senso il punto 7 della relazione, che parla dello sviluppo turistico, acquista valore. Lo sviluppo turistico lo conseguiremo il giorno in cui la strada ferrata sarà accoppiata alla strada ordinaria. Questa è la sede opportuno per parlarne, ed è per questo che oggi mi dilungo sull'argomento.

Ci sono molti problemi da risolvere, per quanto concerne l'autostrada. Quale tracciato

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 GIUGNO 1960

seguirà l'autostrada? Se seguirà la via tirrenica, cioè il tracciato della statale n. 18, lascerà fuori evidentemente Cosenza e il suo retroterra, ed avremmo lo strano fenomeno, vorrei dire l'assoluta anomalia di una autostrada che percorre la via tirrenica e ad un certo punto taglia fuori completamente Cosenza e il retroterra. D'altra parte, se seguirà il tracciato della statale n. 19, lascerà invece completamente da parte la zona tirrenica.

C'è infine il problema della trasversale della Cosenza-Sibari, per la quale opportunamente e intelligentemente giunge l'ordine del giorno presentato dal collega Misefari. Vale a dire questa trasversale è un problema integratore di quello che ci occupa in questo momento. Non c'è dubbio che soltanto attraverso questa trasversale la ferrovia della quale ci occupiamo sarà utile a Cosenza e al retroterra. E dal momento che ci occupiamo di questa ferrovia, è opportuno occuparci anche di tutto quanto giovi a migliorare la soluzione del problema. E c'è da mettere in rilievo che la trasversale Cosenza-Sibari non gioverebbe soltanto a questa zona, pur essa notevole, ma all'intera provincia, e per conseguenza all'intera regione, e servirebbe inoltre anche la Basilicata, la Sicilia e le Puglie. Ora, perché questo tracciato si adegui al nuovo tracciato della Cosenza-Paola, avvicinandosi alla rapidità di quest'ultimo, è necessaria la rettifica prospettata da uno dei più autorevoli tecnici dei trasporti, che fu alto funzionario, ora in pensione, del Ministero dei trasporti, vale a dire l'ingegnere De Giovannis, colui che per primo fece uno studio di massima per la Cosenza-Paola, prevedendo appunto anche una rettifica della linea in prosecuzione Cosenza-Sibari. Si tratta di quel progetto di massima che io nel 1950 presentai ai due Ministeri competenti, dei lavori pubblici e dei trasporti. Non mi soffermo su questo dettaglio consacrato in un documento importante tecnicamente, per arrivare a questa conclusione: la distanza da Reggio Calabria a Bari lungo la linea jonica risulta di 55 chilometri maggiore di quella fra Reggio e Bari sulla nuova trasversale Paola-Cosenza-Sibari modificata nel senso da me detto.

E devo affermare che soltanto con questa modifica del tracciato della Sibari-Cosenza acquista un significato concreto quanto detto al numero 7, comma 4 della relazione, dove è affermato che questa ferrovia servirà anche la Sicilia, la Lucania e la Puglia, perché buona parte del traffico per queste regioni «potrà essere avviata sul tratto più breve di un centinaio di chilometri, oltre che più agevole,

del percorso della linea jonica», Mi sia consentita a questo proposito una osservazione. Con tutto il rispetto profondo a chi ha steso la relazione, devo rilevare che quando si scrive che il tracciato sarà più breve di un «centinaio» di chilometri, si scrive una cosa veramente strana, per un motivo generico di principio e per un motivo specifico. In una relazione non si scrive mai «un centinaio» di chilometri, salvo che i chilometri non siano 99 o 101, e solo in questo caso può essere giustificata questa espressione altrimenti inaccettabile. Ma nel caso nostro l'errore specifico è ancora più grave, perché si tratta di 55 chilometri, come è dimostrato in questa mia relazione.

Fatte queste osservazioni, che non potevo non fare, non mi resta altro che concludere. Sono intervenuto non per il gusto di dire che sono intervenuto in difesa della Cosenza-Paola; essendo rappresentante politico della mia regione, ma proprio per fare le due osservazioni che ho illustrate, che ritengo utili e che penso debbano essere consacrate nel verbale: vale a dire la strada rotabile, non a sostituzione, ma a completamento della via ferrata e le non difficili modifiche prospettate per il tracciato della Cosenza Sibari. Sono queste opere il completamento indispensabile della ferrovia della quale ci stiamo occupando. Naturalmente, però, la ferrovia è l'opera più urgente e deve essere subito realizzata.

PRINCIPE. Signor Presidente, non faccio parte della Commissione dei lavori pubblici, ma ho sentito il dovere di intervenire in questo dibattito in quanto sono cosentino e, per giunta, di una parte della provincia di Cosenza interessata in maniera vitale alla costruzione ferrovia Cosenza-Paola. Mi consenta che precisi ancora che sono sindaco di un grosso comune, che è interessato anche al futuro tracciato. Perché il mio intervento venga ad essere valutato nella sua giusta luce, è necessario che io faccia alcune premesse, al fine di sgomberare il terreno da certe precisazioni, che i colleghi che mi hanno preceduto, hanno inteso di fare. Noi socialisti intendiamo portare il nostro contributo alla elaborazione del disegno di legge, che è all'esame di questa Commissione, così come esso è formulato: il disegno di legge cioè, che prevede la costruzione della ferrovia Cosenza-Paola, finanziata in nove esercizi. Il discorso cambierebbe, se le aspirazioni e gli auguri, che formulava poc'anzi l'onorevole Cassiani, si dovessero tradurre in un apposito schema legislativo all'esame della Com-

missione. Se oggi noi esaminassimo, non la Cosenza-Paola, ma la trasversale Paola-Sibari, è chiaro che le mie obiezioni sarebbero diametralmente opposte a quelle, che sto per formulare. Se al problema della ferrovia Cosenza-Paola fosse stata abbinata la costruzione di una strada Cosenza-Paola, è chiaro che oggi il dibattito sarebbe completamente diverso.

Ma a me pare che abbiamo il dovere in questa sede legislativa di portare il nostro contributo di elaborazione, non su alcune cose che possono rappresentare una nostra aspirazione e un nostro augurio, ma sull'attuale disegno di legge così come è congegnato.

Ora mi consenta, signor Presidente, di dire, trovando conforto soprattutto nella storia della costruzione delle ferrovie, che in questo sciagurato nostro Mezzogiorno d'Italia gli investimenti non sono mai avvenuti secondo una prospettiva organica, armonica e razionale. In questi giorni vi è un gran parlare di linee coerenti di sviluppo economico, e noi ci sentiamo il cuore pieno di speranze, quando leggiamo che una coerente politica di sviluppo economico deve essere alla base di un determinato investimento, come punto di partenza per lo sviluppo economico della zona. Qualunque investimento, che in prospettiva non abbia la premessa di incentivare determinate attività economiche primarie o secondarie, è un investimento improduttivo; ed è sotto questo profilo che esamineremo il disegno di legge, che è all'attenzione della Commissione. Della ferrovia Cosenza-Paola se ne parla da anni. Diceva bene il collega Antoniozzi, che se si leggessero gli atti parlamentari, troveremmo che quasi tutti i parlamentari di ogni parte vi hanno portato la loro attenzione. Però è anche vero che dieci o dodici anni fa il problema della Cosenza-Paola veniva ad essere esaminato sotto un profilo, che non può essere quello di oggi. Oggi abbiamo il dovere di portare la nostra attenzione alla dinamica economica dei nostri tempi. In Aula oggi si parla della riduzione del prezzo della benzina, che vuol rappresentare una scelta di politica economica. Ne abbiamo parlato poc'anzi nel gruppo dei deputati socialisti, ed abbiamo concluso, che è una precisa scelta di politica economica.

Ed allora è chiaro che ogni investimento nell'Italia, e nel Mezzogiorno in particolare, deve essere inquadrato in questa nuova linea di politica economica, che va sempre più accentuandosi. Intorno alla ferrovia Cosenza-Paola sono stati scritti fiumi di parole, si

è creato dalle nostre parti il mito della « ferrovia della morte ». Dico questo con senso di amore per la terra, dove siamo nati. Se esaminiamo le cose con obiettività, condizione indispensabile in questa sede, è il caso di sgomberare il problema della ferrovia Cosenza-Paola, dalla terminologia impropria e fantasiosa. È vero che sul tracciato della Cosenza-Paola vi è una pendenza del 75 per mille per l'aderenza all'orografia naturale; ma la leggenda della « ferrovia della morte » appartiene a tempi ormai lontani. È vero che vi sono stati degli incidenti nel 1918 e nel 1942 con decine di morti e centinaia di feriti. Ma quei disastri avvennero, non per il tracciato, ma unicamente perché su quel tracciato si usava il peggiore materiale ferroviario che sia possibile immaginare. L'incidente, del quale siamo stati spettatori noi della generazione di mezzo, avvenne perché alla partenza del treno da San Lucido verso Falconara una delle locomotive non riuscì ad andare in pressione, per cui fu costretta ad indietreggiare, e questo fatto provocò il deragliamento dei vagoni. Non fu dunque colpa del tracciato. Il tracciato, in termini strettamente tecnici, così come è per la cremagliera di cui è dotato, è il più sicuro dei tracciati, su cui nessun incidente è possibile.

Quando un treno viaggia alla velocità massima di 32 chilometri orari, non è possibile che si verifichi un incidente ferroviario. Infatti nel dopoguerra, quando sono state usate automotrici con motori Diesel nessun incidente è avvenuto. Quindi gli incidenti, quando vi furono, sono da attribuirsi non al tracciato, ma al materiale veramente deterioro, che era uno di quei doni, di cui l'Italia accentratrice soleva di tanto in tanto beneficiare il Mezzogiorno e le province calabresi in particolare.

All'onorevole Cassiani devo una precisazione. Ancor oggi ritorna la vecchia polemica sulla legge speciale per la Calabria...

CASSIANI. Non ho fatto nessuna polemica. Ho detto solo « a torto o a ragione, non è qui che dobbiamo dirlo ».

PRINCIPE. Se ho sentito male, chiedo scusa. Mi sembrava di aver capito che l'onorevole Cassiani si riallacciasse alla legge speciale per la Calabria, parlando di costruzione di ferrovie. Comunque non ha importanza.

Dopo queste premesse farò alcune brevi considerazioni di ordine economico, e soprattutto di ordine di prospettiva. Dicevo poc'anzi che noi esaminiamo un disegno di legge, che prevede la costruzione della fer-

rovia Cosenza-Paola fra nove o dieci anni, nella ipotesi più fortunata.

Oggi, se esaminiamo due parabole, la parabola dei trasporti ferroviari e quella dei trasporti su strada, troviamo che la parabola dei trasporti ferroviari segna quotidianamente una costante diminuzione, mentre al contrario per i trasporti su strada troviamo una parabola sempre più crescente. Nel momento in cui il Governo presieduto dall'onorevole Tambroni, bene o male, adotta il provvedimento di riduzione del prezzo della benzina, a me pare che questa sia una scelta, nel senso che il Governo ha ritenuto opportuno intervenire, non sui settori della casa, dei concimi chimici, dell'energia elettrica, dell'abbigliamento, dei consumi, ma sul settore della motorizzazione civile e privata. Ed evidentemente, il Governo, l'attuale classe dirigente, pensa negli anni avvenire ad aprire la strada ad un incremento sempre più forte della motorizzazione civile e privata. Né io, onorevole Cassiani, condivido la sua tesi, quando afferma che la Cosenza-Paola non deve essere intesa come una ferrovia a se stante, ma al contrario deve essere intesa come la Cosenza-Roma. Se dovessimo accettare una tesi ardita come questa...

CASSIANI. Non è una tesi, e non è ardita.

PRINCIPE. ... domani qualunque paese potrà chiedere un tratto di ferrovia che lo unisca ad una grande linea di comunicazione, sostenendo praticamente che si tratta di unire quel comune per esempio a Parigi. Infatti, così come, secondo l'onorevole Cassiani la Cosenza-Paola rappresenta la Cosenza-Roma, potremmo dire che rappresenta allo stesso modo anche la Cosenza-Parigi. Intendiamoci, l'onorevole Cassiani ha trovato in tal modo un sostegno alla sua tesi. Egli ha detto in sostanza: le ferrovie oggi, allo stato delle cose, si costruiscono solo quando riguardano grandi distanze; quindi, la Cosenza-Paola non deve essere intesa come Cosenza-Paola ma come Cosenza-Roma.

Fragile è anche la tesi secondo cui la Cosenza-Paola è la premessa della Paola-Sibari. Se fosse vero che la Cosenza-Paola nascesse oggi in funzione della trasversale Paola-Sibari, è chiaro che avrebbe dovuto avere un tracciato completamente diverso; perché una trasversale Paola-Sibari ha bisogno di un traforo all'altezza di Fuscaldo, per ragioni geografiche evidenti, per congiungersi a Sibari; ed allora la Cosenza-Paola sarebbe stata costruita in un secondo tempo come un tronco ferroviario in senso longitudinale. Quando dite queste cose, comunque, venite

ad avallare la tesi che stiamo per sostenere. Vuol dire che voi non vi sentite di sostenere la tesi della assoluta economicità della Cosenza-Paola ed allora avete bisogno di ricorrere alla tesi della trasversale Paola-Sibari.

Ho detto, poc'anzi che tutto oggi ci fa pensare che fra dieci o dodici anni i trasporti su strada andranno iperbolicamente aumentando, e i trasporti su ferrovia iperbolicamente diminuendo. La riduzione del prezzo della benzina, chiara scelta politica del Governo, ci rafforza in questo nostro convincimento. Occorrerebbe quindi scegliere e determinare delle priorità. Purtroppo da un po' di tempo si va rafforzando la tendenza, nel senso che tutti i finanziamenti, che arrivano alla nostra provincia, debbano essere presi senza star tanto a sottilizzare e a guardare. Anche se dovessimo guardare la cosa da un punto di vista di rozzo provincialismo, non potremmo aderire ad una tale politica paternalistica ed elettoralistica.

Attualmente il problema dell'ammodernamento della rete stradale nella mia provincia è già in fase di inizio d'attuazione. La litoranea jonica sta non solo per essere allargata, ma rettificata. Anche la litoranea tirrenica sarà trasformata in una grande strada, non solo di traffico, ma anche turistica, rettificata a mare con una larghezza costante di metri 12; la statale n. 19 sarà rettificata ed allargata a metri 10,50.

Quando avremo la grande statale litoranea jonica, la grande strada litoranea tirrenica panoramica e turistica, che nel tempo stesso potrà permettere lo sviluppo di un grande traffico e del turismo, sarebbe un errore veramente di grande rilievo se quelle strade non dovessero essere congiunte da una grande strada verso l'interno, da Paola verso Cosenza. Anche perché chi esamini il quadro della viabilità della provincia di Cosenza, troverà che Cosenza è collegata molto bene verso la litoranea jonica del punto di vista delle strade.

Vi è poi un altro argomento, quello della economicità, su cui mi permetto di prospettare alla Commissione alcune brevissime osservazioni. Al fine di migliorare la situazione, la proposta di legge prevede la costruzione di una ferrovia ad aderenza naturale, la quale, a detta del relatore, diminuirebbe le spese di esercizio. Si deve osservare che, data la natura orografica della zona, anche con la costruzione di una galleria di notevole importanza, il cui costo fa sensibilmente salire l'onere di costruzione della linea, la pendenza della ferrovia dato il dislivello esistente fra

le estremità dovrebbe essere tenuta ad un valore accettabile mediante un forte grado di tortuosità, cioè in definitiva mediante un suo allungamento. Ciò porterebbe, però, ad un aumento dei costi di esercizio, che, anche se non raggiungerebbero quelli della attuale ferrovia, sarebbero certamente tutt'altro che soddisfacenti. Sul costo del trasporto, inoltre, anche se non venissero a gravare le ingentissime quote di interesse e di ammortamento che i relatori propongono di addossare allo Stato, peserebbero comunque le spese di trazione, proporzionali non solo alla lunghezza geometrica della linea, ma alla sua lunghezza « virtuale », che tenga cioè conto della pendenza da superare (che in questo caso sarebbe, come si è visto, assai elevata). L'asserita diminuzione dei costi di manutenzione appare quanto meno problematica, perché se diminuisse il costo di manutenzione per unità di capitale investito, tale diminuzione sarebbe più che compensata dalla maggiore importanza dell'opera, con un aumento del totale degli oneri di manutenzione.

Gli oneri per i costi di trazione e di manutenzione, sicuramente antieconomici all'attuale livello tariffario, dovrebbero, benché non se ne faccia esplicitamente cenno nella relazione, essere trasferiti al bilancio delle ferrovie dello Stato, il cui *deficit* si asserisce di voler contenere.

Di fronte all'importanza dei capitali da investire in opere fisse, la costruzione della ferrovia si giustificerebbe soltanto se il traffico potesse raggiungere un elevatissimo valore e fosse sensibilmente costante durante l'anno. È infatti noto che ingenti investimenti di capitale fisso si giustificano solo per livelli di traffico abbastanza alti e privi di fluttuazioni, tal che i costi medi e marginali risultino inferiori a quelli, che si hanno in presenza di una minore quantità di capitale fisso investito.

Invece, l'economia della provincia di Cosenza, nella quale è prevalente il peso della produzione agricola e si sviluppa l'attività connessa al turismo, è caratterizzata da cicli stagionali, che mal si prestano ad un'economia ferroviaria di per sé abbastanza rigida.

Sembra perciò opportuno prendere in considerazione la possibilità di realizzare una comunicazione stradale diretta tra Cosenza e Paola, la quale con caratteristiche autostradali, possa soddisfare sia il traffico collettivo che quello individuale. Si osservi che in tal caso si potrebbero ammettere pendenze più elevate di quelle ferroviarie, con costi di costruzione che, comprese gallerie e viadotti, si

aggirerebbero sui 120 milioni al chilometro con un costo totale dell'opera all'incirca di un terzo di quello previsto per la costruzione della ferrovia. Oltre la minore spesa per opere fisse si avrebbe così anche un minore onere di esercizio, caratteristico dell'economia stradale ove si osservano forti oscillazioni stagionali.

Del resto la ferrovia Paola-Cosenza fa capo ad una delle zone economicamente molto limitate della provincia di Cosenza. Cosenza per la sua posizione naturale è l'epicentro della zona silana, e di una parte limitatissima dell'alta valle del Crati. La media e la bassa valle del Crati incidono per necessità di cose maggiormente sul traffico verso Sibari e il litorale jonico.

Quali le conclusioni da trarre da queste mie considerazioni? Queste mie considerazioni dovrebbero indurci a votare contro il disegno di legge. Il problema della viabilità e dei trasporti in una provincia deve essere affrontato in maniera razionale, organica ed armonica. Nel momento in cui esaminiamo uno solo degli aspetti di una politica dei trasporti in una provincia, è chiaro che le considerazioni negative, che abbiamo cercato modestamente di illustrare in questo breve dibattito, hanno il loro peso predominante. Riteniamo, dunque, che una politica organica dei trasporti e della viabilità non si risolve colla ferrovia Cosenza-Paola. Rinunziando alla nostra intransigenza, noi ci asterremo. E la nostra astensione intende, appunto, significare che, a parte le considerazioni negative fatte, una politica razionale ed organica dei trasporti e della viabilità si risolve soltanto affrontando tutti i problemi, che si richiamano alle fondamentali esigenze del traffico della provincia, mediante scelte prioritarie, determinate soltanto da validi motivi economici.

MISEFARI. Sull'ordine del giorno presentato mi sembra che tutti si siano espressi in senso favorevole, e questo potrebbe dispensarmi dall'insistere. Ho bisogno, però, di prendere posizione su una serie di riflessioni suggerite dal collega Principe, ponendo il problema della quasi inutilità di questa ferrovia.

CASSIANI. Non la volete, insomma?

MISEFARI. Fatemi arrivare alla conclusione. Altrimenti fate presto a dire: « Non la volete. Dunque non vi diamo niente ».

È necessario che io intervenga, anche perché il mio ordine del giorno parte da una impostazione che è proprio diametralmente opposta a quella data dal collega Principe.

Secondo la mia impostazione la ferrovia non deve essere considerata come un collegamento tra Paola e Cosenza. Questo sarebbe un errore fondamentale. La ferrovia deve essere considerata come elemento di collegamento delle regioni che vanno dalla Sicilia alla Calabria, alla Lucania, alla Puglia, fino al centro e al nord d'Italia. Noi la dobbiamo considerare come una trasversale, e vederne gli effetti dal punto di vista economico dello sviluppo della nostra regione. Quali sono questi problemi della trasversale? Evidentemente la brevità del collegamento. È inutile riferire le cifre, che sono oggetto di studi precisi, e che Cassiani ha fatto bene a portare con precisione, appunto per la serietà dell'esame. Sono 55 chilometri che si risparmiano attualmente per andare a Bari, rispetto al percorso fatto sul versante jonico. Ed allora già abbiamo un primo elemento, quello della brevità. In secondo luogo Cosenza è l'unico centro del Mezzogiorno non collegato direttamente con tutta l'Italia. La ferrovia Paola-Cosenza è praticamente inservibile. È vero che hanno mandato del materiale scadente, hanno costruito la ferrovia col materiale di scarto che mandavano sempre nel Mezzogiorno d'Italia, e che è ancora lì a diretta testimonianza di questa infausta politica meridionale. Ma non è soltanto il materiale scadente. Vi sono anche caratteristiche precise che dimostrano come quella ferrovia non possa essere considerata una ferrovia, ma solo un semplice collegamento ferroviario, tanto per risolvere il problema di un collegamento ferroviario. Se, infatti, la guardiamo dal punto di vista altimetrico, questa ferrovia è un disastro e rappresenta una audacia vera e propria; se la guardiamo dal punto di vista geologico, poi, troviamo che vi sono delle zone dove le composizioni del terreno è di argilla scura, di un tipo di argilla, ossia, che slitta, per cui abbiamo dei viadotti che inutilmente sono stati rafforzati perché anche le opere di rafforzamento slittano verso valle. Vi sono delle zone franose su gran parte del percorso fra Paola e Cosenza. Vi sono, invece, delle zone di sicurezza che non sono toccate, terreni che sono lì a testimoniare che in quel punto si può costruire il tracciato in modo sicuro superando anche le difficoltà di carattere altimetrico, portando il 75 per mille di pendenza a una misura quasi normale che non va oltre il 17 o 18 per mille. Quindi non si tratta soltanto di cattivo materiale, ma anche delle condizioni del terreno che non permettevano una costruzione solida, e quindi non è una

favola quando si parla di « ferrovia della morte ». Vi è poi un altro fatto importante. Quale sicurezza può dare una ferrovia col sistema a cremagliera? Fa paura a vedere come sale questo treno. È vero che se si apporta una certa riduzione di velocità non possono capitare guai; però, anche se evidentemente si esagera a chiamarla « ferrovia della morte », un pericolo c'è sempre. Quando fu costruita quaranta anni fa, ci furono evidentemente inframmettenze a non finire di baroni, principi ed altri feudatari del luogo, dei quali ognuno pretese che il tracciato passasse per il suo paese. E questo spiega la illogicità del percorso, per cui si è fatta un'opera irrazionale, mettendo viadotti e gallerie in posti franosi e con scarse possibilità di rafforzamento del terreno.

Circa il nuovo tracciato, il Relatore ne ha fatto cenno, in via generica, senza precisarlo. Io, invece, sarei curioso di conoscerlo dettagliatamente, augurandomi che sia un tracciato molto più razionale dell'attuale.

Senza, comunque, soffermarmi su considerazioni di natura strettamente tecnica, io penso che dal punto di vista del collegamento delle diverse regioni, collegamento che si deve sviluppare senza soluzioni di continuità e il più rapido possibile, dalla Sicilia fino al centro-nord, questa linea trasversale calabra sia di fondamentale importanza. E ritengo anche sia un gran bene per l'intera popolazione della regione calabra e per quella della zona cosentina, la quale ultima vede in tal modo risolversi uno dei grandi problemi del traffico che attraversa tutta la provincia.

Dove non possiamo più essere in disaccordo con l'onorevole Principe è quando egli pone il problema della strada, dell'autostrada. Ora, su questo punto certamente noi non siamo contrari alla creazione dell'autostrada, e magari di una strada di sufficiente larghezza, con le caratteristiche proprie di una grande arteria, insomma. Non solo non siamo contrari, ma crediamo di dover affermare in questa sede e in questa occasione che questa strada deve integrare la ferrovia! La linea ferroviaria ha i suoi obiettivi di trasporto sul lungo percorso che non possono essere sostituiti dall'autostrada.

Il mio ordine del giorno intende integrare il provvedimento al nostro esame in ragione di una impostazione del provvedimento stesso — e qui concordo con l'onorevole Principe — che è difettosa. Il progetto che stiamo esaminando è difettoso, infatti, nella sua visione d'insieme perché in esso il problema viene considerato come quello di un collegamento

tra Paola e Cosenza e non si è, quindi, tenuto conto, nella sua impostazione, che la funzione precipua di questa ferrovia è quella di una linea trasversale di collegamento. Vi è un accenno, è vero, nella relazione illustrativa, ma la visione tecnica è sbagliata in quanto, qualora si fosse tenuto nella debita considerazione questo elemento obiettivo, che cioè la Paola-Cosenza dovrà poi collegarsi con Sibari, come trasversale, e, quindi, come unico collegamento di questo e di altri grandi percorsi, in quel caso certamente il percorso della nuova linea ferroviaria sarebbe stato probabilmente diverso. E, forse, avremmo anche avuto una maggiore economia di percorso.

ANTONIOZZI, *Relatore*. Questo viene a soddisfare le sue esigenze personali!

MISEFARI. Ripeto quindi ch'io reputo si abbia il dovere, in questo senso, di approvare l'ordine del giorno che ho presentato, il quale per lo meno rimedia alla deficiente impostazione del progetto di legge. Insisto, deficiente impostazione del disegno di legge, perché si sarebbe dovuto considerare che la Cosenza-Sibari è un elemento essenziale nell'attuale situazione, anche per quanto concerne gli sviluppi dell'economia locale. Quanto costa la ferrovia Paola-Cosenza? L'onorevole relatore è ottimista e così pure anche chi ha predisposto il progetto di legge. Sono previsti 12 miliardi soltanto mentre, invece, ce ne vogliono almeno 16!

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Circa 18 miliardi, più esattamente.

MISEFARI. Con questo io non voglio dire che noi non approveremo ora la somma stanziata. Noi l'approviamo, ma con la riserva che le valutazioni che sono state fatte oggi sono sbagliate.

Un altro argomento a favore del provvedimento, del resto, e chiudo il mio intervento. Secondo me, nelle condizioni attuali, c'è l'imbattibilità della ferrovia di lungo percorso nel confronto con l'autostrada. Non è possibile che l'autostrada sostituisca, in questo momento, una qualsiasi ferrovia a lungo percorso. E, anche economicamente, si farebbero male i conti qualora si pensasse che l'autostrada può rilevarsi più vantaggiosa, rispetto alle linee ferroviarie, nei lunghi percorsi. E, siccome noi vogliamo dare un carattere, diciamo così, di collegamento, appunto, a questa ferrovia, fra le molte regioni del sud e quelle del centro-nord, io credo che già questa ragione sia sufficiente di per se a dimostrare che, ad onta di tutte

le ragioni addotte dall'onorevole Principe, noi non si possa condividere un giudizio negativo sulla costruzione di questa ferrovia.

Del resto io stesso, in altra occasione, sono stato presentatore di un ordine del giorno, tendente ad invitare il Governo a predisporre le misure atte alla costruzione di un'autostrada tra Paola e Cosenza. Questa è storia! Ho, quindi, già preceduto, posso anche dirlo, le aspettative e i desideri della parte che in questa sede rappresenta il collega onorevole Principe.

DELFINO. Debbo esprimere innanzitutto il mio parere favorevole su questo disegno di legge che contiene due provvedimenti preannunciati nel corso della discussione sul bilancio dello scorso anno, e cioè il finanziamento di opere ferroviarie supplementari interessanti la provincia di Savona e quello della costruzione della ferrovia Paola-Cosenza. Mi sembra di ricordare che i fondi previsti per questi finanziamenti, stando alla relazione al bilancio dello scorso anno, fossero 11 miliardi e 600 milioni. Evidentemente non sono sufficienti e devono essere integrati.

Per quanto riguarda le opere di sistemazione o spostamento degli impianti di Savona, il disegno di legge fa seguito alla legge 4 agosto 1955, n. 730, provvedimento quello che veniva giustificato da motivi urgenti attinenti lo snellimento del traffico nazionale in parte bloccato nella zona di Savona. Ebbene, analoghi motivi esistono per quanto riguarda la città di Pescara. E questi motivi sono stati riconosciuti di importanza tale che, all'unanimità, la Commissione trasporti della Camera, nel mese di dicembre dello scorso anno, nell'approvare il piano quinquennale di ammodernamento delle ferrovie dello Stato, ha espresso un voto per cui l'Amministrazione ferroviaria ha stanziato, sui fondi di questo piano quinquennale, un primo miliardo per gli impianti di Pescara, la cui sistemazione è stata ritenuta più urgente di qualsiasi altra.

A conferma della rilevata indifferibilità di una soluzione del problema degli impianti ferroviari di Pescara, al fine dello snellimento del traffico nazionale, attualmente, bloccato per otto ore al giorno da ben tre passaggi a livello sulle importanti arterie della Tiburtina-Valeria e della Nazionale-Adriatica, vi è anche la constatazione che tali passaggi a livello risultano tra i primi da eliminare nell'ordine predisposto dall'A.N.A.S. in applicazione della legge per la sistemazione delle strade statali di grande importanza.

Senonché, pur figurando al primo punto nel piano predisposto dall'A.N.A.S., la loro eliminazione è irrealizzabile senza la sistemazione degli impianti ferroviari. Quindi i lavori dell'A.N.A.S. sono direttamente e strettamente connessi con la sistemazione degli impianti della ferrovia nella città di Pescara. Dirò per inciso che, proprio in questi giorni, si verifica una specie di guerra fra abitanti di numerosi quartieri popolari e polizia ferroviaria, relativamente all'attraversamento delle linee ferroviarie all'altezza di questi passaggi a livello. La gente non riesce a passare normalmente attraverso questi passaggi obbligati che dividono con distanze di chilometri un punto e l'altro della città. È un problema già valutato all'unanimità, sulla base di un ordine del giorno, a firma mia e degli onorevoli Gaspari e Spallone, accolto dalla Commissione trasporti. E, però, in quella sede l'onorevole rappresentante del Governo ebbe a dire che sostanzialmente la cosa riguardava il Ministero dei lavori pubblici.

Di conseguenza, io credo che, proprio per analogia con i motivi che hanno condotto alla decisione presa per la città di Savona, anche per Pescara si debba trovare il modo di porre al Governo il problema, invitandolo a predisporre e presentare al più presto un disegno di legge per il completamento del finanziamento della sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, secondo il piano regolatore di questa città, permettendo in tal modo l'inizio di lavori di grande importanza anche per l'intera rete nazionale in questa zona.

A questo fine ho presentato, appunto, il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Chiedo all'onorevole Relatore se intende rispondere agli onorevoli deputati intervenuti nella discussione generale.

ANTONIOZZI, *Relatore*. Per quanto riguarda la prima parte del provvedimento in esame, vale a dire l'articolo 1, mi sembra chiaro il motivo che giustifica la decisione del nuovo stanziamento e non ho che a riportarmi al testo stesso come pure alla discussione, cui ho accennato già, svoltasi in seno alla Commissione trasporti, in riferimento alla necessità di completamento dei lavori per la sistemazione ferroviaria a Savona.

A proposito del secondo punto, faccio osservare che il terzo comma dell'articolo 2, del disegno di legge in esame precisa che: « Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato

ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 12 miliardi. Le somme non impegnate in un esercizio sono portate in aumento negli esercizi successivi » Sarà impegnato quindi solo il tempo che occorre per la costruzione di questa ferrovia e l'attuazione non è legata al tempo degli stanziamenti, bensì a quelli tecnici della costruzione delle opere. D'altra parte, è fatto cenno nella relazione che presenta il provvedimento all'eventuale durata, là dove si dice che i lavori inerenti alla ferrovia in parola « si presume che abbiano una durata di almeno quattro anni ».

PRINCIPE. È in relazione alla disponibilità economica del Ministero dei lavori pubblici !

ANTONIOZZI, *Relatore*. L'esecuzione non è legata ai tempi degli stanziamenti. Tanto è vero che io presento un emendamento all'articolo 1; appunto richiesto dalla Commissione trasporti, perché sia aggiunto eguale comma all'articolo 1 per quanto si riferisce alla legge per Savona.

MISEFARI. Quindi, tutto dipende, come sempre del resto, dalla buona volontà da parte del Governo !

ANTONIOZZI, *Relatore*. Due cose distinte: finanziamento e tempo necessario alla realizzazione dell'opera !

L'onorevole Cassiani ha qui ricordato, peraltro molto opportunamente, il precedente della legge per la Calabria...

MISEFARI. Il Relatore dovrebbe aggiungere, che è stata quella una battaglia che la sua parte ha perduto, in quanto si voleva caricare l'onere sulla legge speciale. E noi, oggi, abbiamo la prova che salvammo la legge speciale da questo nuovo carico !

ANTONIOZZI, *Relatore*. La Commissione decise in quel modo, non già perché fossimo contrari alla ferrovia: si parlò allora dell'opportunità, o meno, di realizzarla con quella legge.

Ora, è evidente che — e, in questo, io sono d'accordo con quanto è stato detto qui — noi non vediamo la Cosenza-Paola in funzione di un collegamento ferroviario limitato a Cosenza e basta, bensì nel quadro generale delle comunicazioni in tutto il Mezzogiorno d'Italia. Quando si parla di trasversale dobbiamo conciliare le due esigenze: tener legato il capoluogo con il suo *interland* alla rete ferroviaria nazionale e ottenere un miglioramento, una specie di trasversale Paola-Sibari, più moderna. Conciliare le due esigenze della trasversale, insomma, e del collegamento con il capoluogo.

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 GIUGNO 1960

Circa il tracciato do subito l'informazione richiesta. Recentemente l'ingegnere capo delle ferrovie dello Stato si è recato personalmente sul posto, rendendosi conto come occorre far passare la ferrovia a Cosenza mediante, non più una stazione di testa, ma passante, di transito, preordinando in questo modo la vera e propria trasversale. Naturalmente ciò richiederà al momento opportuno, e sul competente bilancio uno stanziamento adeguato, in modo, appunto, da realizzare questa stazione passante e i relativi impianti per il movimento merci e viaggiatori da essa richiesti.

Il nuovo tracciato è il seguente: lunghezza 27 chilometri; nella zona del torrente Deuro verso San Lucido ha inizio una galleria di 12 chilometri che sbocca sotto Renda e s'innesta, nella vallata di Surdo, al terzo chilometro della Cosenza-Castiglione. Per questo tracciato la direzione generale delle ferrovie dello Stato, quattro anni fa, aveva previsto la spesa di 10 miliardi circa, che oggi sono diventati 12. Il direttore generale delle ferrovie dello Stato, però, diceva recentemente che forse è possibile realizzare la ferrovia con minore pendenza mediante lo studio di un nuovo tracciato, il che porterebbe, naturalmente, ad una maggiore spesa. Noi insomma non siamo vincolati ad un particolare progetto.

Il Relatore non ha altro da aggiungere, ripetendo la sua conclusione favorevole all'approvazione del disegno di legge.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo desidera far notare che il disegno di legge sottoposto all'esame e all'approvazione di questa Commissione riguarda soltanto un finanziamento di spesa. Gli altri problemi, quelli essenzialmente tecnici, di attuazione, saranno affrontati dai due ministeri competenti in opportuna sede e in completa collaborazione. Io stesso assicuro, con l'occasione, che tutte le osservazioni, fatte in questa sede e in altre sedi da tecnici locali, saranno opportunamente valutate e tenute presenti.

Desidero assicurare gli onorevoli colleghi intervenuti nella discussione che già la ultimissima programmazione studiata contempla delle modifiche, proprio per venire incontro, forse, a quelle richieste che sono state qui avanzate dall'onorevole Misefari, e che, comunque, queste richieste e osservazioni saranno portate all'attenzione della competente commissione tecnica come espressione della volontà e dei desideri delle zone direttamente interessate.

Per quanto riguarda le osservazioni dell'onorevole Cassiani, desidero rassicurarlo: la

genericità è meno irresponsabile di quanto egli abbia ritenuto di dover stigmatizzare, in quanto oscilla da 93 a 107 chilometri.

Concludo ringraziandovi per la sicura approvazione che darete a questo disegno di legge che, certamente, darà la possibilità di creare una linea ferroviaria che potrà dirsi « la ferrovia della vita » per la regione che voi così validamente rappresentate.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Per la prosecuzione ed il completamento, a cura del Ministero dei lavori pubblici, delle opere previste nell'articolo 1 della legge 4 agosto 1955, n. 730, è aumentata di lire 8 miliardi l'autorizzazione di spesa prevista in detta legge, da stanziarsi in cinque esercizi consecutivi in ragione di lire 500 milioni nell'esercizio 1960-61, di lire 2 miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 1,5 miliardi nell'esercizio 1964-65 ».

È stato presentato da parte dell'onorevole Relatore il seguente emendamento:

« Aggiungere il seguente comma:

« Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 8 miliardi ».

Il comma aggiuntivo proposto, come ha già precisato il proponente, riproduce in sostanza il terzo comma dell'articolo 2.

ANTONIOZZI, *Relatore*. Come ho già detto, la Commissione Trasporti chiederebbe per la ferrovia di Savona lo stesso trattamento fatto alla Cosenza-Paola. Mentre nell'articolo 2, terzo comma è detto che il Ministero è autorizzato per la Cosenza-Paola ad assumere impegni globali per 12 miliardi, non altrettanto è previsto per i lavori di Savona.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, metto successivamente in votazione l'articolo 1 del disegno di legge.

(È approvato).

L'emendamento aggiuntivo del relatore.

(È approvato).

Il nuovo testo dell'articolo 1, così come risulta dall'emendamento approvato:

ART. 1.

« Per la prosecuzione ed il completamento, a cura del Ministero dei lavori pubblici, delle opere previste nell'articolo 1 della legge 4

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 GIUGNO 1960

agosto 1955, n. 730, è aumentata di lire 8 miliardi l'autorizzazione di spesa prevista in detta legge, da stanziarsi in cinque esercizi consecutivi in ragione di lire 500 milioni nell'esercizio 1960-61, di lire 2 miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 1,5 miliardi nell'esercizio 1964-65.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 8 miliardi ».

(È approvata).

Passiamo ai due articoli successivi che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 2.

È autorizzata la spesa di lire 12 miliardi per la costruzione, a cura del Ministero dei lavori pubblici, della ferrovia Paola-Cosenza.

La somma di lire 12 miliardi indicata nel precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1 miliardo nell'esercizio 1960-61; lire 1,5 miliardi in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1966-67 e lire 1 miliardo in ciascuno degli esercizi 1967-68 e 1968-69.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 12 miliardi. Le somme non impegnate in un esercizio sono portate in aumento negli esercizi successivi.

(È approvato — Si sono astenuti i deputati Colombo Renato, Curti Ivano e Principe).

ART. 3.

All'onere di lire 1.500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1960-61 sarà provveduto a carico dello stanziamento dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Passiamo agli ordini del giorno, di cui ho già dato lettura all'inizio.

Qual'è l'atteggiamento del Governo a proposito dell'ordine del giorno dell'onorevole Misesfari?

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sostanzialmente è d'accordo. Mi permetterei di chiedere all'onorevole Misesfari di sostituire l'espressione: « invita il Governo a predisporre le misure atte » con l'altra: « invita il Governo a predisporre la programmazione necessaria ». Io non capisco, infatti, il significato di « le misure atte ».

MISEFARI. Senz'altro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Misesfari modificato nel modo sopradetto, a cui aderisce il Relatore e che il Governo accetta.

(È approvato).

Ed eccoci all'ordine del giorno dell'onorevole Delfino, del quale anche ho dato lettura all'inizio.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non mi oppongo all'ordine del giorno per quanto esso non sia pertinente. Però, chiedo mi sia data la possibilità di accoglierlo soltanto come raccomandazione, in quanto l'ordine del giorno investe problemi che riguardano anche il Ministero dei trasporti, oltre che l'amministrazione dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Delfino è d'accordo che il suo ordine del giorno venga accettato come raccomandazione?

DELFINO. Preferirei che venisse votato, perché è un problema che viene rinviato da troppo tempo. Del resto, anche un voto contrario mi sarebbe utile.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Insisto nell'accoglierlo come raccomandazione, assicurando l'onorevole Delfino che mi farò personalmente portavoce delle istanze della popolazione a lui tanto cara.

DELFINO. D'accordo. Non insisto.

CURTI IVANO. Per dichiarazione di voto. La posizione del nostro gruppo, quello socialista, nella votazione a scrutinio segreto nel disegno di legge è la seguente: noi voteremo a favore del provvedimento, ma questo voto favorevole va inteso come dato solo alla parte del progetto che riguarda il completamento delle opere ferroviarie interessanti la provincia di Savona, e non anche alla parte relativa alla ferrovia Paola-Cosenza.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 GIUGNO 1960

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Autorizzazione di spesa per il proseguimento e il completamento degli impianti ferroviari in provincia di Savona e per la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza » (2063).

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Aldisio, Alessandrini, Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Antoniozzi, Arenella, Azimonti, Baroni, Biagioni, Bonino, Bontade

Margherita, Busetto, Cassiani, Cavazzini, Cianca, Colombo Renato, Curti Ivano, Del-
fino, De Pasquale, Frunzio, Giorgi, Lombardi
Giovanni, Nucci, Marconi, Martina Michele,
Misefari, Ripamonti, Sarti, Terranova e Vi-
viani Arturo.

In congedo:

De Capua.

La seduta termina alle 20.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI