

DXXIII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 24 OTTOBRE 1961

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE

	PAG.
Disegni di legge (Presentazione)	25399, 25421
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (3218)	25399
PRESIDENTE	25399
SAMMARTINO	25400
CECCHERINI	25404
COLITTO	25410
BOGONI	25415
BONINO	25421
FIUMANÒ	25425
Per un lutto del deputato Oronzo Reale:	
PRESIDENTE	25399

La seduta comincia alle 10.

GUADALUPI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 21 ottobre 1961.

(È approvato).

Per un lutto del deputato Oronzo Reale.

PRESIDENTE. Informo la Camera che l'onorevole Oronzo Reale ha perduto la moglie. Al collega, così duramente provato, invio a nome dell'Assemblea le espressioni del più vivo cordoglio.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. A nome del Governo mi associo al cordoglio per la morte della consorte dell'onorevole Oronzo Reale.

Presentazione di un disegno di legge.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione Circumvesuviana ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (3218).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Sammartino. Ne ha facoltà.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

SAMMARTINO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, è dato dunque a me l'onore di aprire il dibattito sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962, che il Senato ha approvato nella seduta del 18 luglio scorso, dopo le dichiarazioni del ministro Spataro, ritenute da quell'Assemblea, come dalla stampa nazionale, ampie, eloquenti e leali. Possiamo senz'altro affermare che questo bilancio si discute ancora sotto quella profonda psicosi collettiva della paura e della sfiducia che aveva invaso tutta la pubblica opinione, la quale, avendo toccato ormai il culmine del raccapriccio quanto ad incidenti su strada, comincia col ritenere tali incidenti frutto di fatalità, e come tali inevitabili, tanto più che, in seguito alle cronache di ogni giorno, si deve ritenere svanita persino l'illusione che le autostrade rappresentino, oltre tutto, una conquista sul piano della pubblica incolumità, visto e considerato che gli incidenti si verificano e si moltiplicano, ormai normalmente, anche su di esse. È di qualche giorno la notizia di una macchina che, mentre se ne va tranquilla per i fatti suoi, nientemeno che sull'« autostrada del sole », si sente piombare addosso come un bolide una macchina proveniente... dalla corsia opposta! Vi è dunque, ormai, una pubblica opinione che si va come rassegnando a veder morire la gente sulle strade, o aumentare il numero di invalidi e di minorati fisici, ma che non perdona assolutamente al treno il caso malaugurato dell'incidente, anche quando esso non implichi responsabilità della azienda ferroviaria, come quelli opportunamente ricordati dall'onorevole Giuseppe Reale, chiaro relatore del presente disegno di legge. Anche in questi casi, dicevo, una vasta zona dell'opinione pubblica trova argomenti non già per invocare provvedimenti a favore dell'amministrazione ferroviaria, sulla quale incombe un servizio tanto vasto ed imponente sul piano economico e produttivo di tutta la nazione, ma soltanto per organizzare un concerto, più o meno polifonico, che preannunzia vicino il *dies irae* delle ferrovie. È il piagnisteo ipocrita di presunti eredi che sollecitano — e in cuor loro affrettano — la morte dell'infermo, aggiungendo la pietosa esortazione a risparmiare ormai denaro per ulteriori medicine e rimedi, tanto la fine è già inevitabile ed imminente! Che si continui, insomma, ogni giorno a morire sulle strade e sulle autostrade, che le strade e le autostrade continuino a moltiplicare il numero degli invalidi e dei minorati fisici è fatale, dice ormai

molta gente; ma che qualche volta la disgrazia avvenga dal treno, o per sua indiretta influenza, questo non è perdonabile assolutamente, e dagli allora al criminale, ai criminali anzi, di Villa Patrizi! Signor ministro, io le chiedo subito, per cominciare, che ella, nel discorso a conclusione del presente dibattito, ripeta solennemente ed a piena voce alla Camera le ultime statistiche di questa dolorosa vicenda degli incidenti ferroviari; e non sarebbe fuori luogo fare anche un raffronto con gli incidenti stradali, al fine di precisare ancora una volta, di fronte alla pubblica opinione, le dimensioni reali del fenomeno, punto di partenza per l'esame e lo studio delle cause e dei rimedi.

Ella ci dice, insomma, che mezzi tecnici, norme ed impianti assicurano tuttora al traffico un forte coefficiente di sicurezza; che miglioramenti tecnici agli attuali sistemi di sicurezza e potenziamenti adeguati potranno e dovranno tuttavia essere resi possibili, per mantenere il passo con le accresciute esigenze e le mutate condizioni di esercizio e per migliorare lo snellimento della circolazione; che le condizioni della rete ferroviaria italiana richiedono, è vero, solleciti interventi — che il Governo, per altro, si appresta a deliberare — per l'adeguamento delle sue strutture; che non sussiste, pertanto, alcun motivo di allarme per quanto si riferisce alla sicurezza della circolazione, anche se durante l'esecuzione delle opere, da eseguirsi senza interruzione dei servizi, si dovrà scontare qualche influenza negativa sul pieno rispetto degli orari e sulle comodità dei servizi stessi.

Per sanare realmente la situazione occorrono, comunque, programmi commisurati al rilevante e prevedibilmente incessante e rapido incremento dei traffici.

Il miglioramento del tenore di vita in Italia, il più ampio movimento turistico, l'aumento del volume degli scambi commerciali sono sopravvenuti, in misura superiore ad ogni previsione, prima che fosse stato possibile adeguare la struttura dell'azienda ferroviaria, già in fase di evoluzione, alle nuove necessità.

La diagnosi della situazione e delle esigenze immediate e future dell'azienda, alla quale ha collaborato la commissione dei tre esperti, costituisce la base dei provvedimenti di cui mi accingo a parlare e che saranno attuati con il massimo impegno.

Questo bilancio viene qui in discussione. vorrei dire, sotto buona stella, sol che si guardi obiettivamente a questa verità: il ministro ha affrontato, coraggiosamente, tutti i

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

problemi di fondo delle ferrovie dello Stato, per i quali nel passato erano state prese iniziative, rimaste però senza positive e conclusive soluzioni.

La riforma dell'ordinamento giuridico dell'azienda, ormai all'esame del Parlamento, reca proposte che sono le più avanzate, in tema di autonomia aziendale e di snellezza di funzionamento, di quante ne siano state fatte dalle varie commissioni investite di questo problema. La sistemazione finanziaria della azienda stessa, imposta dalla necessità della soluzione dei problemi di ordinamento e tecnici, è stata oggetto di notevoli interventi, che sono attualmente all'esame della Camera e del Senato.

I vari problemi relativi al personale (mi riferisco alle competenze accessorie, provvedimento già da noi approvato in Commissione, all'aumento degli organici del personale ferroviario per adeguarli alle attuali esigenze dei servizi, alla istituzione del sistema di avanzamento a ruolo aperto e ad altri benefici per numerose categorie di personale) che sono all'ordine del giorno della seduta di domani della Commissione in sede legislativa pongono le premesse indispensabili per il riassetto tecnico ed economico dell'amministrazione ferroviaria. Ma è anche davanti alla Camera, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 3272, che concerne il rinnovamento, il riassetto, l'ammodernamento, il potenziamento delle ferrovie dello Stato. Con tale provvedimento il Governo si impegna ad investire subito 800 miliardi. Possiamo dire che è la prima volta che vediamo come aggredito il grave problema, e affrontate le esigenze fondamentali della situazione dell'azienda ferroviaria. Il provvedimento, per la prima volta nella storia delle ferrovie, vale a dire nel corso di un secolo, che tale è l'età delle ferrovie, pone in programma uno stanziamento di fondi di simili proporzioni, con l'autorizzazione ad utilizzare subito 500 miliardi. Il « subito » va inteso, naturalmente, con la necessaria subordinazione ai tempi tecnici necessari per opere che si dovranno eseguire lasciando correre ininterrottamente 9 mila treni al giorno sui binari, e subordinatamente alle forniture che impegneranno la struttura produttiva della nazione.

Non dirò che 800 miliardi siano molti; sono molti 800 miliardi di per se stessi, non proprio molti per il fine e lo strumento, così essenziale per la vita del paese, cui essi sono destinati; non sono molti se si considerano gli investimenti per la rete delle autostrade, non sono molti se si pensa che da oltre 20 anni

e nel corso di questi vi è stata una guerra delle dimensioni che amaramente ricordiamo — lo Stato si è servito delle ferrovie, ha loro imposto servizi gratuiti o sotto costo, ha tagliato gli stanziamenti per manutenzioni e rinnovi, ha fatto riparare i loro danni di guerra con l'accensione di prestiti onerosi, ha concesso finanziamenti a titolo oneroso in luogo di finanziamenti a titolo gratuito, mentre avrebbe dovuto accordare, adeguatamente ai bisogni, gli stanziamenti per rinnovi e manutenzioni.

Da anni, dunque, lo Stato aveva come abbandonato a se stesse le ferrovie, diciamo così senza veli, onorevoli colleghi, certamente perché lo Stato era teso e vigilante verso altre infinite necessità di tutta la comunità nazionale. E intanto, come si evince dalla stessa relazione della nota commissione degli esperti, conteggiando in entrata tutti gli oneri derivanti dai servizi gratuiti o sotto costo resi dalle ferrovie alle varie amministrazioni dello Stato, il bilancio dell'azienda sarebbe attivo. Quindi anche le integrazioni dei disavanzi non sono che rimborsi parziali dei servizi resi dalle ferrovie allo Stato.

Siamo dunque arrivati al disegno di legge tanto atteso e tanto necessario, e, ringraziandone Iddio e quindi gli uomini che se ne sono resi strumento, non possiamo che augurarci che esso venga approvato con la massima urgenza.

BOGONI. Con la speranza che gli uomini facciano la volontà di Dio, perché troppo spesso gli uomini sbagliano.

SAMMARTINO. Il gruppo di maggioranza è ben disposto in questo senso, onorevole Bogoni. Se fosse prevista dal regolamento una procedura urgentissima, questa andrebbe adottata per l'esame del disegno di legge sul potenziamento della rete ferroviaria nazionale. Se, invece che nel 1963, l'« autostrada del sole » venisse terminata nel 1968, non crollerebbe il mondo, e in Italia se ne accorgerebbe appena una modesta aristocrazia bene individuata dell'alta industria automobilistica.

BOGONI. Perfettamente d'accordo.

SAMMARTINO. Qualche lamentazione ci capiterebbe di leggere su qualche elegante rivista in carta patinata, che il popolo non legge. Ma se noi tardassimo a fornire dei dovuti mezzi e strumenti le ferrovie, allora ci accorgeremmo tutti, veramente tutti, che una vena insostituibile all'organismo economico e sociale della nazione sarebbe venuta a mancare, determinandone la paralisi, i cui riflessi toccherebbero proporzioni senza possibilità di calcolo.

Dunque, grazie al Governo, che ha approvato il disegno di legge Spataro, la parola è ora a noi per la sollecita approvazione di esso. Io mi auguro, anzi, che esso venga deferito alla nostra Commissione in sede legislativa, anche per la coscienza che ho della saggezza, dell'oculatazza e dello spirito di schietta collaborazione che animano il nostro presidente, onorevole Mattarella, ed i miei valorosi colleghi della X Commissione, soprattutto per casi e circostanze di natura così vasta e responsabile.

BOGONI. Opposizione compresa.

SAMMARTINO. Ho detto tutti i colleghi, onorevole Bogoni.

Poi vi è il punto chiave del cosiddetto ridimensionamento, parola di conio moderno, la quale altro non significa che riduzione delle dimensioni, ossia tagli di linee definite a scarso traffico, e sostituzione o integrazione di servizi ferroviari con servizi automobilistici. Dai calcoli che ho fatto, salvo errore, risulta che i 32 miliardi di *deficit* delle ferrovie costituiscono l'1 per cento del gettito tributario nazionale, lo 0,16 del reddito nazionale globale, nonché l'1 per cento del reddito medio annuo *pro capite*.

Innestando questi dati nel complesso economico della nazione, la situazione è assai meno drammatica di quanto non la si voglia da taluno presentare, senza aggiungere che la funzione ferroviaria va guardata non soltanto dal punto di vista freddamente economico, ma anche e soprattutto in ordine alla influenza che essa esercita sul più vasto campo della economia nazionale. Non sono aprioristicamente contrario ai provvedimenti di soppressione di linee ferroviarie, e ritengo senz'altro che ve ne siano di quelle che, in zone largamente servite da intensa rete stradale e, soprattutto, economicamente progredite, possano aver fatto il loro tempo. Sono, però, per il sistema di cui al punto quarto, pagina 68, seconda colonna, della relazione del collega Giuseppe Reale: occorre valutare le esigenze sociali ed economiche delle popolazioni prima di arrivare a delle decisioni. Queste valutazioni vanno riferite alla situazione in atto e, se sussistono prospettive di sviluppo dell'economia locale, agli eventuali conseguenti incrementi futuri di traffico. E questo il caso, che dirò classico, del Molise, le cui ferrovie, tutte, senza alcuna eccezione, figurano nel quadro malinconico delle linee per le quali è assegnata la sovvenzione di cui al capitolo 10 dell'entrata del presente bilancio, ai sensi dell'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155. Eppure, se vi capitasse di dover viag-

giare da Termoli a Campobasso, e da qui a Roma ed a Napoli, voi assistereste a quotidiane scene disgustose per la ricerca di un posto a sedere in treno. Resta il fatto che quelle linee sono passive, *ergo* da sopprimere, dicono gli economisti puri. Badate bene, diciamo noi, che là si tratta di una regione, come del resto l'Abruzzo, arretrata; che molta parte di tale arretratezza, dicono gli studiosi della materia, è dovuta proprio alla mancanza di una rete ferroviaria capillare e di una rete stradale intensa ed efficiente. E essa una regione, inoltre, sul cui orizzonte, tramontata la favola di un'Italia povera, sembra ora aprirsi, con i ritrovamenti dei prodotti del sottosuolo, finalmente un avvenire nuovo, ricco di fondate speranze di elevazione economica e sociale. Pertanto l'esame delle linee da sopprimere, almeno per quanto riguarda questo genere di regioni, va rinviato almeno di qualche decennio, a quando cioè, effettuati i sondaggi nel 75 per cento di quel territorio — tale è la percentuale di territorio del Molise interessata da domande di concessione per le ricerche petrolifere e metanifere — ne avremo visto e documentato i risultati. Comunque, a regioni come queste non vi è nulla da togliere di quel che esse hanno; vi è piuttosto tutto da aggiungere!

Ed è inutile ripetere argomenti dei quali ho avuto l'onore di occuparmi in diverse occasioni. L'argomento che tutti gli altri sopravanza è questo: in regioni come l'Abruzzo ed il Molise, il cui territorio è soprattutto montagna ed alta montagna, urge una rete intensa di strade, ma di strade a tecnica aggiornata; strade, per esempio, in molti tratti sotto galleria, al fine di evitare pendenze impossibili e di tagliare i valichi più faticosi. Costano troppo queste strade? Allora lasciateci le ferrovie che abbiamo e, piuttosto, costruite altre di quelle che risultano programmate, sollecitate, mai eseguite. Il ministro sa a quale particolare ferrovia da farsi io mi riferisca...

E quanto al *deficit* delle ferrovie, restano molti dubbi sulle ragioni che concorrono a determinarlo, come restano oscure alcune situazioni, che io chiamo paradossali, interne allo stesso Ministero dei trasporti. Non capirò mai, per esempio, perché l'Istituto nazionale trasporti sia lasciato fare indisturbata concorrenza alla ferrovia, come si evince da chiunque abbia vaghezza di dare un'occhiata ai relativi orari, e non venga invece autorizzato, per esempio, a collegare alla ferrovia i centri abitati che ne sono lontani, e che invano potrebbero attendere un tale servizio dallo imprenditore privato. Conosciamo bene, ono-

revoli colleghi, la situazione dell'impresa privata: parlo delle piccole ditte locali, come quelle che io conosco e vedo dalle mie parti, costrette a servire povera gente, in zone depresse e prevalentemente montane, il costo dei cui servizi è di gran lunga maggiore di quello dei servizi esercitati in zone con profilo altimetrico, con tracciato e fondo stradale migliore per il diverso consumo dei pneumatici e del carburante, il logorio precoce delle carrozzerie, i rischi a causa della neve. È dimostrato, per esempio, che un autobus che circoli su strade completamente asfaltate e con pendenze normali percorre, con un equipaggiamento di pneumatici, anche 80 mila chilometri; l'autobus in servizio sulle nostre strade non riesce a percorrere più di 20-22 mila chilometri! Ma di questo ed altri argomenti più dettagliatamente sarà da parlare quando avremo l'onore di esaminare l'altro atteso ed auspicato disegno di legge sulla disciplina delle pubbliche autolinee, che l'onorevole ministro presentò alla Camera nella seduta del 3 marzo 1961, se ben ricordo.

A me interessa oggi solo ripetere — mentre è chiaro che non possiamo aspettarci dei servizi capillari ed intensi dalle piccole aziende di nostra conoscenza senza logiche ed adeguate sovvenzioni — la fiducia che ho nel valore degli alti funzionari preposti al Ministero dei trasporti e nella ponderata saggezza degli esperti, ai quali va da questa tribuna la voce di un modesto deputato che, lungo il corso di tre legislature, ha ritenuto di doversi occupare molto anche dei problemi dei trasporti. Ad essi dico: prima di sentenziare tagli là dove, se elimini una ferrovia, crei il deserto, e d'inverno condanni all'isolamento ed al silenzio immense zone dove lavorano, pregano, credono popolazioni che nella patria rappresentano ancora — senza offesa per nessuno — preziose riserve morali e spirituali, pensateci!

E, intanto, per allargare ed intensificare i servizi automobilistici, visto che l'Istituto nazionale trasporti preferisce le strade parallele alla ferrovia, continuando a partire cinque minuti prima del treno e facendo pagare 50 lire di meno per lo stesso percorso, facciamo presto, onorevoli colleghi, ad approvare anche la legge sulla disciplina delle autolinee, grazie alla quale potremo diventare esigenti anche nei confronti di queste aziende, così come lo siamo terribilmente nei confronti delle ferrovie.

Poche parole dirò sull'E.A.M., anche qui per ringraziare l'onorevole ministro per aver dato di recente un regolamento all'ente...

BOGONI. Finalmente!

SAMMARTINO. ...e per avere, in sede di discussione al Senato, messo in luce l'importanza dei compiti dell'ente stesso, organismo che egli ha definito indispensabile per l'auto-transporto italiano, specialmente nel momento in cui questo va ad inserirsi nel mercato comune.

E da ultimo consenta l'onorevole ministro che io, risparmiando la noia per i colleghi e per lui di una ripetizione di argomenti già esposti nella seduta del 5 corrente in Commissione trasporti, lo ringrazi per avere accettato l'ordine del giorno con cui mi sono fatto il dovere di invitare il Governo ad inserire le ferrovie del Molise nei programmi previsti di potenziamento e di ammodernamento della rete ferroviaria nazionale.

Sento però il dovere di ripetere, nel quadro di questo potenziamento, le necessità non rinunciabili per noi:

1°) il raddoppio del binario sulla linea ferroviaria adriatica, problema questo di vasta portata nazionale, e non più derogabile, nell'interesse di tutta l'economia italiana che nasce e gravita sul versante adriatico, da Venezia, attraverso Pescara, Vasto, Termoli, a Brindisi e Taranto;

2°) poiché la direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie ha posto allo studio il progetto esecutivo della variante ferroviaria Venafro-Rocca D'Evandro, quale prima fase della costruzione, considerata sempre attuale, della direttissima Roma-Campobasso-Bari, di cui ebbi ad illustrare la portata nella seduta dell'8 ottobre 1960 in quest'aula, egli, l'onorevole Spataro, di concerto con il ministro dei lavori pubblici e con quello per il Mezzogiorno, ci affretti la realizzazione di quel tronco, che abbrevierebbe di un'ora il percorso ferroviario Molise-Roma;

3°) il completamento del raddoppio del binario sulla Roma-Napoli (via Cassino), percorso obbligato per noi, che potrebbe costituire una via di più rapido scorrimento per il traffico per Caserta e le Puglie, oggi svolgentesi esclusivamente sulla Roma-Napoli (via Formia) con le sue 50 coppie quotidiane di treni viaggiatori, esclusi i merci;

4°) un'altra coppia di treni sulla Pescara-Napoli (via Isernia), rispettivamente in partenza da Napoli al mattino e da Pescara la sera. Dopo l'apertura delle comunicazioni ferroviarie su questa linea, una sola motrice, di cui il direttissimo Pescara-Napoli è composto, non basta più e le autolinee parallele accusano infatti una flessione determinante, che rappresenta un indice da non sottovalutare ai

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

fini della ricerca del mezzo di trasporto più comodo, celere e sicuro;

5°) una maggiore sensibilità della amministrazione dei trasporti ai nostri problemi ed una più aderente rispondenza alle istanze, che noi portiamo, delle popolazioni rappresentate: treni, orari, coincidenze, vetture.

Dopo di che — ed ho finito — l'augurio di buon lavoro al ministro Spataro e che la sua opera, così piena di responsabilità e grave di problemi, incontri, come noi riteniamo meriti, il riconoscente apprezzamento di tutta la nazione. (*Applausi al centro*).

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

CECCHERINI. Affrontare la discussione sul bilancio oggi all'ordine del giorno della Camera comporta un esame di tutta la politica dei trasporti in Italia; sicché mi sembra opportuno fare alcune considerazioni d'ordine generale per dedurne conclusioni sui vari settori dei trasporti, in particolar modo sull'esercizio ferroviario del nostro paese.

Entro subito in argomento affermando che ogni processo produttivistico ha per fine lo scambio dei prodotti; sicché i trasporti devono essere considerati come uno degli elementi essenziali di qualsiasi sistema economico. Pertanto, essi hanno una funzione strumentale, nell'attività economica di ogni paese, tra le più importanti. Quindi la politica dei trasporti non deve raffigurarsi come fine a se stessa, ma va inquadrata nel piano produttivistico generale, del quale è fattore quasi sempre condizionante e senz'altro stimolante. Trattasi d'una componente propulsiva di tale importanza dello sviluppo economico da consigliare anche grandi sacrifici finanziari da parte dello Stato, pur di disporre di quei servizi senza i quali si determinerebbero inceppamenti tali da compromettere seriamente la espansione economica stessa.

Appare perciò consigliabile che anche in un'economia cosiddetta liberista, dove l'iniziativa privata può assolvere vari compiti, il settore dei trasporti debba essere guidato dalla collettività, nell'interesse di tutti, per eliminare strozzature, per ridurre le carenze, per appiattire dislivelli tra regioni e regioni, anche all'infuori di un diretto ed immediato tornaconto economico di gestione.

Una politica dei trasporti che sia interpretata in questo modo indica alcuni problemi fondamentali da risolvere: primo fra tutti il coordinamento fra strada e rotaia, come si dice in gergo. Se la strada è diventata prevalentemente campo d'azione dell'iniziativa privata, la rotaia è ormai quasi esclusivamente

campo d'azione dell'impresa di Stato. Come primo corollario di questa affermazione bisogna convincersi dell'assoluta necessità del coordinamento degli investimenti, non solo al fine dell'impiego dei capitali disponibili in funzione del migliore interesse sociale, ma come fondamentale presupposto d'una sana politica dei trasporti. Sicché il Governo dovrebbe ripromettersi l'armonizzazione dei programmi specifici del settore stradale e di quello ferroviario, al fine di sviluppare razionalmente il sistema dei trasporti terrestri ed eliminando tutto quel che possa rallentare lo sviluppo economico del paese.

Il mercato comune europeo, in un immediato avvenire, sottolineerà varie esigenze, alcune delle quali già si sono presentate davanti ai reggitori del dicastero dei trasporti, per esempio quelle collegate con la limitazione delle concessioni per autotrasporti su strada tra nazione e nazione. Di fronte a questa situazione appariva utile studiare un piano organico di miglioramento della rete stradale nazionale, da una parte, ed un piano di investimenti finanziari per il potenziamento del sistema ferroviario dall'altra.

Per andare incontro alle richieste dei trasporti su strada, lo Stato ed altri enti pubblici hanno già fatto uno sforzo notevolissimo negli anni passati, sforzo concretatosi nel luglio scorso con l'approvazione da parte del Parlamento del piano delle nuove strade e autostrade, che prevede una spesa di 1.100 miliardi. Proprio in questa sede ebbi l'onore di riferire alla Camera su tale provvedimento, manifestando già allora la necessità di attuare uno stretto coordinamento degli sforzi finanziari compiuti in tutti i settori dei trasporti, sia stradali sia ferroviari.

A mio avviso sono i trasporti ferroviari che appaiono, oggi, più bisognosi di considerazione da parte della nazione. Lo sviluppo economico, infatti, impone di poter disporre in questo settore di servizi sempre più efficienti, e nello stesso tempo a costi possibilmente contenuti entro limiti ben definiti. Invece si deve constatare che l'azienda ferroviaria di Stato è un po' la grande sacrificata in tutto il settore dei trasporti.

Nel decennio successivo alla fine della guerra gli sforzi dei responsabili di quel settore sono stati diretti alla ricostruzione. Anche se questa è stata attuata in modo assai opinabile, certo è che un notevole sforzo è stato compiuto e che in questa sede, da qualsiasi settore si parli, non si può non rilevare questo fatto. Dopo il periodo della ricostruzione si è verificata una lunga pausa,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

interrotta negli anni fra il 1952 e il 1954 con l'emissione di quattro prestiti con il consorzio delle opere pubbliche di 40 miliardi lordi ciascuno, che si riducevano, in definitiva, a 35 miliardi per ciascun prestito disponibili per l'amministrazione ferroviaria. Con questi mezzi finanziari alcuni problemi ferroviari sono stati portati a conveniente soluzione.

Il continuo evolversi della tecnica esige, però, che nessuna azienda industriale sostenga a lungo su posizioni acquisite, perché il mercato, specialmente in periodi di sviluppo, come è questo, richiede continui miglioramenti; sicché, in linea generale, ogni rallentamento e, peggio ancora, l'arresto degli sforzi organizzativi e finanziari compromettono seriamente la vita dell'azienda. A maggior ragione, e con più gravi ripercussioni, si riflettono oggi gli effetti delle carenze finanziarie sopportate per vari anni dalle ferrovie dello Stato.

È appena il caso di accennare all'episodio verificatosi nel 1956: nell'ottobre di quell'anno il Consiglio dei ministri approvava un piano di investimenti per le ferrovie dello Stato di 80 miliardi. Il disegno di legge non è mai pervenuto al Parlamento! L'anno successivo i tecnici ferroviari presentarono, chiedendone l'urgente approvazione, un piano quinquennale per far fronte alle necessità indifferibili per la sicurezza e lo sviluppo dei trasporti ferroviari. Il piano prevedeva uno sforzo finanziario di 250 miliardi. Il ministro allora in carica, sotto la pressione del Presidente del Consiglio e degli altri colleghi del Governo, dovette ridurre la richiesta a 80 miliardi, ossia ad una somma uguale a quella che era stata stanziata l'anno precedente e non utilizzata. Fortunatamente nel 1958 giungeva la legge n. 289, con 125 miliardi assunti in prestito e 50 miliardi iscritti in bilancio!

Con questi mezzi si sono fatti dei passi avanti: ai critici più severi, ed a coloro che criticano per partito preso, si può far osservare che in sostanza si è fatto qualche cosa per eliminare l'arretato. Io, che non appartengo alla prima né alla seconda categoria, devo nondimeno affermare che la rete ferroviaria presenta ancora notevoli deficienze. Si tratta, a mio parere, di avviare prima di tutto ogni iniziativa verso l'ammodernamento ed il potenziamento della rete, che saranno facilitati da un attento ed obiettivo ridimensionamento.

Io non ho paura di questo ridimensionamento, anche se nella mia regione figurano linee che sono incluse nella famosa lista nera

cui accennava poco fa il collega Sammartino; se vogliamo essere aderenti alla realtà economica del potenziamento avvenire delle ferrovie dello Stato dobbiamo anche affrontare dei sacrifici.

Perché ogni sforzo finanziario vada a buon fine occorre di pari passo riordinare su basi più aderenti alla realtà operativa industriale la struttura dell'azienda delle ferrovie dello Stato. La prima considerazione, a tale proposito, scaturisce da un rapido esame dello stato attuale della rete. Diverse arterie, anche quelle che rappresentano la spina dorsale di tutto il sistema ferroviario italiano, ripetono un peccato d'origine: costruite un centinaio di anni fa, senza un piano coordinato, tenendo conto della situazione geografica, della situazione politica e dell'economia di allora, oggi sono rimaste pressoché tali e quali.

Alcune di esse sono ancora a semplice binario, mentre i traffici hanno subito incrementi impensati se riferiti a quelli che determinarono a suo tempo la costruzione di tali linee; altre hanno tracciati tortuosi, che allungano il percorso tra i capilinea ed impediscono l'adozione di una velocità dei convogli ormai da ritenersi normale in un servizio ferroviario moderno. Nell'Europa centrale anche i treni merci marciano a 100 chilometri all'ora. In conclusione la situazione politica, l'economia della fine dell'800, la spinta di interessi locali, l'arretratezza della tecnica ferroviaria hanno consegnato nel 1906 allo Stato italiano una rete ferroviaria assolutamente inadeguata alle necessità dei nostri giorni.

Ora, i mezzi finanziari posti a disposizione delle ferrovie nell'ultimo quinquennio sono stati volti esclusivamente al rinnovamento del materiale rotabile, all'ampliamento della rete elettrificata, al miglioramento degli impianti fissi. Se si eccettuano i lavori in corso per il raddoppio di alcuni tratti sulla Salerno-Reggio Calabria, di brevi tratti sulla La Spezia-Genova, sulla Gallarate-Arona e sulla Ancona-Pescara, non si è affrontato alcun problema riguardante la rettifica dei vecchi tracciati ed il raddoppio dei vari tronchi che la mole dei transiti impone, non perché ciò non si sia voluto, ma appunto per carenza di mezzi finanziari.

Sono investimenti utili quelli che si richiedono per le ferrovie dello Stato? Mi sembra sia appena sufficiente citare alcuni dati statistici ufficiali per rispondere affermativamente. Confrontando i dati del 1958-59 con quelli dell'ultimo esercizio anteguerra (il

1938-39) si rileva che, mentre la rete è diminuita del 2 per cento, la percorrenza dei mezzi di trazione è aumentata del 34 per cento, il traffico dei viaggiatori (viaggiatore-chilometro) è salito del 118 per cento, e quello delle merci (tonnellata-chilometro) è salito del 15 per cento.

Poco più di un mese fa ella, onorevole ministro, ha presentato alla Camera il disegno di legge sul rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. Il piano, della durata di dieci anni, prevede una spesa complessiva di 800 miliardi, di cui 500 verranno iscritti come parte straordinaria nel bilancio dell'azienda ferroviaria fino all'esercizio 1966-67.

Il settore politico a cui appartengo, e per conto anche del quale intervengo in questa discussione, esprime il proprio compiacimento per questo provvedimento. Certo questo non è tutto. Per esempio, per i 300 miliardi occorrenti per completare la esecuzione del piano, e che saranno inseriti nel bilancio delle ferrovie con successivi provvedimenti di legge, noi formuliamo il voto che a suo tempo essi siano almeno raddoppiati.

A questo punto ci si deve porre una domanda: l'azienda ferroviaria, nelle attuali condizioni, è in grado di far fronte agli impegni che ad essa derivano dall'attuazione del piano degli 800 miliardi, ed in generale di far fronte alla organizzazione più idonea a soddisfare le esigenze moderne dei traffici?

Dirò subito, al riguardo, che occorrerà trasformare l'attuale sistema organizzativo dell'amministrazione ferroviaria, per portarlo su un piano più moderno ed adeguato ai compiti ed alle attività che le ferrovie svolgono. In altre parole è necessario, a mio avviso, che anche le ferrovie vengano avviate, sia pure per gradi, ad assumere l'aspetto di una azienda industriale vera e propria, anche se hanno la finalità di assicurare un servizio pubblico di grande importanza.

Ad esempio, oggi, nella azienda ferroviaria il Ministro dei trasporti è responsabile di tutto: se egli intendesse far fronte completamente ai suoi doveri, anziché essere elemento stimolatore della gestione, diventerebbe un intralcio.

Bisogna tener conto del mutato clima tecnico ed economico in cui attualmente le ferrovie operano rispetto al passato (si rifletta in particolare al regime di concorrenza creatosi tra strada e rotaia), per convincersi della necessità di snellire la gestione e di renderla sempre più efficiente ed economica.

Ella, onorevole ministro, nel luglio scorso ha presentato alla Camera il disegno di legge sull'ordinamento dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Nella relazione che lo accompagna, giustamente è detto che il provvedimento non vuole costituire un testo organico di norme sull'intero ordinamento delle ferrovie. Interpreto l'affermazione con la volontà di giungere gradualmente ad una radicale trasformazione dell'attuale organizzazione ferroviaria. Il disegno di legge è quindi da considerarsi come la prima pietra miliare verso un completo riassetto.

Se questa interpretazione è esatta, siamo perfettamente d'accordo, poiché troppo delicati sono i congegni ferroviari anche nel settore organizzativo per poter aspirare ad un improvviso cambiamento radicale ed ottenere subito i fini che si intendono raggiungere.

Comunque, occorre sottolineare che un deciso passo avanti si sarà compiuto allorché il consiglio di amministrazione si sarà trasformato da organo consultivo in organo deliberante; quando alla presidenza di detto consiglio sarà chiamata persona diversa dal ministro; quando nell'ambito del consiglio di amministrazione si potrà nominare un esecutivo per le decisioni urgenti; il tutto sotto il controllo che generalmente si istituisce per le amministrazioni statali.

Se vi è una cosa che non va nel disegno di legge del luglio scorso, è dove si parla di azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Un'azienda è autonoma allorché ha personalità giuridica. Ora, questo riconoscimento non è concesso; sicché (anche se la cosa ha un aspetto solo formale, almeno in questo periodo transitorio) sarebbe opportuno parlare di azienda speciale. Ciò per ricordarci che si tratta di un primo passo verso la sua trasformazione in un'azienda industriale produttrice un servizio pubblico di tanto notevole importanza economica e sociale. Ma di questo parlerò più ampiamente in occasione della discussione del disegno di legge citato.

Una riforma razionale delle ferrovie dello Stato, tesa verso una sempre maggiore autonomia di gestione, rischierebbe di non risolvere niente, se l'innovazione interessasse solo il settore dei dirigenti più elevati. In un complesso dove operano 180 mila dipendenti, dove le spese per questi dipendenti ammontano a circa il 70 per cento della spesa complessiva dell'azienda, lo spirito di collaborazione del personale tutto è elemento essenziale perché una riforma possa riuscire utile all'esercizio.

Ci si trova, comunque, di fronte a due problemi da risolvere. Uno riguarda la necessità

di giungere ad una tregua sindacale, in modo da fare cessare quella specie di guerra fredda che è ancora latente tra ferrovieri e ferrovie. L'altro è quello di superare la crisi nel reclutamento e nella selezione del personale.

Il malcontento dei ferrovieri non viene posto in evidenza solo da ciò che alcuni chiamano « aggressività dei sindacati », e che io invece chiamo senso di solidarietà di questa categoria di lavoratori. Il fatto è che dopo l'ordinamento predisposto dalla legge-delega emanata nel modo che tutti conoscono, si è verificata una vera pioggia di leggi e leggine riguardanti il personale ferroviario, che hanno profondamente modificato anche quel po' di organico che stava alla base della legge-delega. Ed ancora: alcune categorie hanno preso il sopravvento su altre meno « aggressive », sicché l'ambiente ferroviario è pieno di risentimenti, di mortificazioni, di scontentezze, d'invidia.

Questo stato d'animo si è acuito nell'ultimo quinquennio, ed è determinante per il rendimento di ogni singolo ferroviere. Se le notizie che ho potuto ottenere sull'argomento sono esatte, anche le conclusioni della commissione di studio Longo-Onida-Saraceno sottolineano che la produttività dell'amministrazione ferroviaria, cioè il rapporto tra il numero dei ferrovieri ed il volume del traffico ferroviario smaltito (viaggiatore-chilometro e tonellata-chilometro), è andata via via peggiorando, con conseguente aumento dei costi del servizio e minore capacità di sostenere la concorrenza con la strada.

E urgente ottenere dai ferrovieri un maggior attaccamento alle ferrovie. Per ottenere questo, prima di tutto appare necessario rivedere tutta la materia dei compensi, delle carriere, degli scatti di stipendio. In parole povere, togliere tutte le « beghe » esistenti nelle varie categorie del personale. L'azione deve essere condotta con serietà, con rispetto delle giuste aspettative dei ferrovieri e nei limiti consentiti da una buona condotta amministrativa. Per giungere a questo, mi permetterei di consigliare il ministro di riunire ad un tavolo i rappresentanti sindacali per esaminare la situazione senza demagogia, ma con perfetta aderenza alla realtà delle cose, e decidere in conseguenza.

Solo dopo aver eliminato queste « beghe », si può richiedere al personale una maggiore dedizione al servizio, un maggior senso di responsabilità e di iniziativa, non sulle righe del regolamento, ma sulle necessità obiettive di ciascuna situazione che improvvisamente si presenti nell'esercizio.

Connesso strettamente con questo problema è l'altro della selezione del personale. Specialmente nei quadri dirigenti, nei tecnici, negli ingegneri si hanno all'interno dell'amministrazione ferroviaria situazioni preoccupanti. Analoghe preoccupazioni si hanno negli altri rami della amministrazione statale, ma in un'azienda tecnica come quella ferroviaria, la carenza di ottimo personale specializzato preoccupa maggiormente, come ognuno può immaginare.

Personalmente sono contrario agli appiattimenti di carriera, alle promozioni per anzianità, alle sistemazioni di ruolo collettive. Se i ferrovieri chiedono a gran voce la trasformazione delle ferrovie in azienda autonoma industriale — ed io sono con loro — devono riflettere che in un'azienda di tale natura deve andare avanti chi più merita, per studi compiuti, per intelligenza, per attaccamento al servizio. Un'azienda di tale mole e di quella natura non può avere dei quadri dirigenti mediocri.

Sono problemi che dovranno essere affrontati — immagino — dal consiglio di amministrazione designato con le nuove norme. Ebbene, signor ministro, anche questo è un motivo di più, perché ella solleciti la Commissione trasporti della Camera ad accelerare i tempi dell'esame del disegno di legge sul riordinamento delle ferrovie dello Stato.

A questo punto vorrei parlare di alcuni casi particolari che si manifestano nella rete ferroviaria. Mi soffermo su questi casi non per ragioni elettorali — i colleghi avranno il buon cuore di non pensare questo — ma perché la buona conoscenza di questi problemi mi permette di affrontarli in una sede responsabile come quella parlamentare.

Onorevole ministro, mi sia consentito dunque di intrattenerla su alcuni problemi ferroviari che possono apparire di interesse regionale, ma che di fatto hanno importanza nazionale, anzi internazionale, poiché riguardano i collegamenti ferroviari di Trieste e di Venezia e dell'Italia in generale con l'Austria e gli altri Stati danubiani. Mi riferisco al completamento della direttissima Venezia-Udine via Portogruaro; alla costruzione della stazione doganale sulla linea Udine-Tarvisio; allo spostamento di questa linea nel tratto che attraversa la città di Udine.

Per quanto riguarda la costruzione del tronco Portogruaro-Udine, ricordo che il progetto generale veniva approvato dal consiglio superiore dei lavori pubblici fin dal novembre 1933. In esso era prevista la costruzione di

una linea a doppio binario Portogruaro-Palmanova-Sassetto con diramazione Bertoli-Udine. I lavori, iniziati nel 1934, furono sospesi a causa della guerra, e ripresi nel 1946 dopo la modifica del progetto per l'esclusione della Bertoli-Palmanova-Sassetto, dato che quest'ultimo capolinea era passato sotto la sovranità jugoslava. Il nuovo progetto riguarda, appunto, il collegamento diretto Udine-Portogruaro, che riduce di circa 22 chilometri il percorso della linea Udine-Venezia attualmente in esercizio.

La Portogruaro-Udine ha uno sviluppo di 45 chilometri. A tutt'oggi si sono costruiti chilometri 33,900, compreso un imponente ponte sul Tagliamento lungo chilometri 1,200 a 42 luci di metri 22,50. Sono stati costruiti, inoltre, sei cavalcavia, un fabbricato alloggi a Udine e un altro a Portogruaro.

Per le opere eseguite prima della guerra si spesero poco più di dieci milioni, che si possono valutare in valore attuale dai 600 ai 700 milioni. Negli esercizi finanziari dal 1946-47 al 1960-61 si sono spesi altri 2 miliardi circa.

Restano da eseguire circa 12 chilometri di sede ferroviaria, una dozzina di cavalcavia per eliminare i passaggi a livello e 5 fabbricati di stazione, oltre all'armamento e relativi impianti per l'esercizio ferroviario.

Se non erro, è di competenza del Ministero dei lavori pubblici, e precisamente della direzione delle nuove costruzioni ferroviarie, la parte riguardante il completamento della sede viaria, con i cavalcavia e la costruzione dei fabbricati. Con poco più di tre miliardi e mezzo si dovrebbe riuscire a portare a termine questa opera ferroviaria, che fin dal 1933 è stata riconosciuta di interesse preminente per i traffici dall'Italia verso i paesi danubiani.

Ora, il ministro dei lavori pubblici guarda alle nuove costruzioni ferroviarie come ad un settore marginale della propria attività. Sicché penso sia necessario lo stimolo del ministro dei trasporti, il più interessato alla realizzazione dell'opera, affinché si giunga a concertare al più presto il finanziamento necessario per il completamento di questa importante linea. Ho appunto ritenuto utile accennare in questa sede al problema, affinché ella, onorevole ministro, voglia prendere le iniziative necessarie per giungere al più presto alla soluzione migliore.

Per quanto riguarda la scelta della località ove sistemare definitivamente la stazione doganale della ferrovia internazionale Udine-Vienna, varie volte ho preso la parola in que-

sta aula per portare un contributo alla soluzione più equa. Gli organi tecnici delle ferrovie dello Stato hanno all'esame la questione da qualche anno. Interferenze di varia natura hanno impedito fino ad oggi di giungere ad una decisione, con grave danno per l'esercizio ferroviario e per i traffici in genere che si svolgono su questa importante arteria. Attualmente funge da stazione doganale per i viaggiatori la stazione di Tarvisio Centrale, per le merci quella di Pontebba e in caso di necessità quelle di Gemona e di Udine.

Per quanto riguarda i viaggiatori la soluzione attuale di Tarvisio appare la migliore, in quanto non esistono intralci di sorta. Resta il problema del passo doganale merci. Questo presenta due soluzioni: costruire una nuova stazione a Camporosso, al culmine altimetrico della linea, oppure ampliare il piazzale di Pontebba.

Per ciascuna di esse si hanno ragioni pro e contro, particolarmente tenendo presenti considerazioni di natura economica, politica, sociale, etnica, militare e via dicendo. Sono queste, nel loro insieme, che hanno ritardato fino ad oggi la scelta della soluzione. Esaminiamo le principali.

Dal punto di vista economico-sociale i fautori della soluzione « Pontebba » pongono in evidenza che questa cittadina vive pressoché della stazione e di chi è legato all'economia dei traffici ferroviari. Ferrovieri, funzionari della dogana, dipendenti delle case di spedizione ne rappresentano il nucleo attivo. Via loro — si afferma — Pontebba muore! In effetti, Pontebba è stata la stazione di confine dalla costruzione della ferrovia al 1918, ed è restata stazione doganale merci dal 1918, ad oggi. È facile immaginare la mole degli interessi locali ormai radicata ai traffici ferroviari.

Camporosso, tolta la piccola stazione ferroviaria, attualmente è solo un pianoro noto per i campi di sci nell'inverno. La località gravita sul capoluogo del comune: Tarvisio, conosciuto centro turistico invernale ed estivo. L'economia tarvisiana è florida e nella zona non si conosce la miseria e la disoccupazione. Solo in questi ultimi mesi, per i noti provvedimenti governativi sul transito alla nostra frontiera dei cittadini austriaci, si sono avute ripercussioni economiche negative nel settore commerciale.

Perché — continuano i pontebbani — si vuole distruggere la nostra cittadina per crearne un'altra che andrebbe a migliorare l'economia di zone già ricche?

Da parte tarvisiana, in particolare negli ambienti conservatori, ispirati a preoccupa-

zioni nazionalistiche, si sussurra che la creazione di un nuovo impianto ferroviario a Camporosso permetterebbe l'affluenza nel comune di Tarvisio di nuove famiglie di ceppo italiano, atte a diminuire l'influenza degli allogeni ivi residenti. Evidentemente, la politica fascista in Alto Adige non ha ancora insegnato niente a costoro!

Comunque si deve notare che nella val Canale, che si sviluppa da Pontebba a Tarvisio, non si è mai posto il problema degli allogeni. Questi sono di due lingue: la slava e la tedesca. Mentre i primi sono di tendenza socialcomunista, gli allogeni di lingua tedesca guardano alla concezione socialdemocratica con simpatia; i risultati delle varie elezioni dal 1946 ad oggi stanno a dimostrarlo, se interpretati da chi conosce la zona. Ed i socialdemocratici non hanno mai dato motivo di risentimenti nazionalistici in alcuna parte del mondo (tranne forse Kreisky). Si deve tener presente ancora che la costruzione del nuovo impianto a Camporosso determinerebbe verosimilmente il trasferimento di vari ferrovieri ex addetti doganali da Pontebba a Tarvisio. E Pontebba non ha pure nel suo territorio allogeni slavi e tedeschi? Sicché ci si troverebbe di fronte al noto episodio del lenzuolo corto per una persona lunga! Queste le affermazioni polemiche più comuni fra i fautori dell'una e dell'altra soluzione.

Ed i tecnici ferroviari che cosa hanno detto in proposito?

Per la « soluzione Pontebba », ampliando il piazzale esistente, è possibile — essi affermano — elevare subito a 15 chilometri lo sviluppo utile dei binari destinati ai treni merci con possibilità di eventuali ulteriori miglioramenti in un secondo tempo per altri dieci chilometri. La spesa prevista per la prima soluzione si aggirerebbe intorno a due miliardi e mezzo.

La « soluzione Camporosso » dovrebbe prevedere la costruzione *ex novo* del piazzale, cosa che obbliga a rettifiche altimetriche della linea attuale. Si potrebbero avere 30 chilometri di binari con una spesa di circa cinque miliardi, salvo provvedere, a parte, alla costruzione di almeno trecento alloggi per ferrovieri italiani ed altrettanti per doganieri e ferrovieri austriaci.

I tecnici ferroviari, però, si sono preoccupati giustamente dell'esercizio, e si sono trovati di fronte al problema della neve. La zona della val Canale rappresenta una di quelle dove le precipitazioni raggiungono punte annue tra le più alte d'Europa. Qualche volta hanno sfiorato i 3800 millimetri annui, con-

tro gli 800 di Modane, i 1500 di Domodossola, i 1200 del Brennero. Comunque, la media nell'ultimo decennio ha superato i 2.000 millimetri, e nell'inverno a Camporosso si registrano in media 85 nevicate, con una altezza complessiva di oltre quattro metri di neve. Nella più bassa Pontebba, invece, il cumulo della neve in un anno non supera il metro, distribuito in una ventina di nevicate.

Se si fa un conto sommario del problema che rappresenta per i ferrovieri lo snevamento dei piazzali, si rileva per Camporosso: 200 mila metri quadrati di piazzale da tenere sgombri dalla neve determinano la necessità di trasportare da lì al fiume Slizza a Tarvisio (7 chilometri di percorso) una massa di 700 mila metri cubi di neve in media per l'inverno, per cui sarebbero necessari 14 mila carri e quindi almeno 500 treni! Anche un profano di cose ferroviarie si rende facilmente conto di ciò che significano tali cifre. Per Pontebba un problema simile non si pone, oppure se si pone in annate eccezionali raggiunge limiti facilmente affrontabili dall'amministrazione ferroviaria per la possibilità di scaricare la neve nel fiume Fella che scorre vicino alla ferrovia.

Riassumendo, a me pare che da un esame obiettivo di tutta la materia, dal punto di vista della circolazione dei treni, l'ubicazione della stazione doganale al culmine dovrebbe essere la più consigliabile. D'altra parte l'innnevamento di Camporosso assume proporzioni tali da lasciar prevedere l'impossibilità in alcuni mesi dell'anno di assicurarne l'esercizio.

Mi sembra di essermi tenuto scrupolosamente su un piano di serena obiettività. Chi mi conosce sa che tutte le volte che mi sono trovato di fronte a quesiti da risolvere ho sempre suggerito la soluzione che in coscienza ritenevo più giusta. Per chi non mi conosce dirò che sia Pontebba sia Tarvisio fanno parte del mio collegio elettorale, con interessi politici equivalenti... sicché se sollecito il ministro a prendere una pronta decisione, e se formulo voti perché la scelta cada su Pontebba, vuol dire che questa mi appare in definitiva la soluzione più rispondente alle necessità ferroviarie.

Ho presentato in proposito un ordine del giorno, onorevole ministro, che mi auguro ella vorrà benevolmente esaminare.

Il terzo problema ha interesse senza dubbio più ristretto, e riguarda la città di Udine. La linea ferroviaria che da Tarvisio entra in Udine taglia una grossa fetta della città verso levante. Ben sei passaggi a livello ostaco-

lano la circolazione, in quanto la linea è una delle più percorse dai convogli ferroviari di tutta Italia. Secondo statistiche ufficiali, a parte i treni viaggiatori (in media si raggiunge il milione di viaggiatori in transito all'anno) sulla « Pontebbana » transitano circa 210 mila carri all'anno, che trasportano circa 4 milioni di tonnellate di merci. Sicché il passaggio dei treni è fittissimo nelle 24 ore. Da ciò il disagio dei cittadini e la pericolosità dei passaggi a livello, che le ferrovie prima o dopo dovranno decidersi ad eliminare.

Per ovviare a questi inconvenienti e per favorire lo sviluppo della città verso levante, il consiglio comunale di Udine, in occasione della discussione intrapresa sul piano regolatore, accolse unanime il voto da me illustrato, di chiedere lo spostamento della linea ferroviaria in questione, usufruendo in parte della sede della ferrovia secondaria che collega Udine a Cividale, ed in parte dell'esistente tronco ferroviario Buttrio-Bivio Vat. La spesa non dovrebbe andare oltre un miliardo; e questo potrebbe reperirsi sui fondi stanziati con la legge speciale per Trieste.

Con un semplice ricordo dunque il problema sarebbe risolto convenientemente tanto per la città di Udine quanto per l'amministrazione ferroviaria. In più, l'esercizio ferroviario risulterebbe sensibilmente avvantaggiato da questa soluzione, poiché i treni merci in arrivo dal confine potrebbero essere avviati direttamente al parco ferroviario di sud-est senza entrare nella ristretta e congestionata stazione di Udine.

Anche su questo problema ho presentato in Commissione un ordine del giorno, che mi auguro ella vorrà accogliere, onorevole ministro, ascoltati gli organi tecnici che con lei collaborano.

In questo mio intervento nella discussione del bilancio dei trasporti, ho ritenuto opportuno soffermarmi soprattutto sull'organizzazione ferroviaria italiana. Essa mi appare — come ho accennato prima — la « grande ammalata » del sistema dei trasporti del nostro paese. Ritengo — e con me i colleghi del mio gruppo parlamentare — che molto si possa fare per recuperare il tempo perduto e riportare l'azienda ferroviaria al livello che le spetta, affinché possa fare fronte alle sempre maggiori richieste del mercato dei trasporti.

Scaturisce da questo l'essenza di quanto ho detto fino ad ora. Mi sono permesso, cioè, di fare rilievi e nel medesimo tempo di porre in evidenza i provvedimenti legislativi di notevole importanza che ella, onorevole

ministro, ha presentato al Parlamento. Ho avanzato riserve, ho manifestato alcune perplessità, ho suggerito soluzioni, ho formulato voti: il tutto con spirito sereno, mi creda, onorevole ministro, e al fine di collaborare modestamente all'opera di risanamento e di potenziamento in programma. Il nostro giudizio complessivo è favorevole all'azione che ella ha intrapreso in questo senso. Continui su questa strada: non le mancheranno l'appoggio e il voto favorevole del gruppo socialdemocratico. (*Applausi*).

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ritengo opportuno ricollegarmi, con questo mio intervento, alle interessanti discussioni svoltesi sabato scorso a Milano, in occasione del convegno — che è stato detto di uomini di buona volontà — organizzato dal Centro di informazioni e studi del mercato comune europeo (C.I.S.M.E.C.) di cui è illustre presidente l'onorevole Marazza. Al convegno hanno autorevolmente partecipato il ministro dei trasporti e l'ambasciatore dottor Schaus, membro della Commissione della Comunità economica europea, ed estensore del noto *memorandum* sull'orientamento da dare alla politica europea nel settore dei trasporti. Ritengo opportuno, e forse necessario, parlarne, in quanto il trattato di Roma fissa anche nel settore dei trasporti alcune scadenze, alle quali dobbiamo arrivare molto ben preparati.

Il trattato di Roma prevede, come è noto, l'instaurazione di una politica comune nel settore dei trasporti; instaurazione alla quale è vincolata l'applicazione del trattato. Ciò significa che alle diverse politiche dei sei paesi membri, esistenti nel settore, deve progressivamente sostituirsi una politica comune, che si applichi all'insieme dei trasporti della Comunità; di un mercato, cioè, di 160 milioni di abitanti, di cui la rete dei trasporti può essere un po' considerata il sistema circolatorio. Preciso: una politica comune che si applichi non a tutti i trasporti, ma solo a quelli ferroviari, su strada e per vie navigabili.

Nel sottolineare ciò, naturalmente, esprimo l'augurio che la politica comune si attui anche per i trasporti marittimi ed aerei. Si pensi che nell'ultimo decennio il valore delle tonnellate-chilometro per le merci trasportate con gli aerei si è triplicato. Negli Stati Uniti, il trasporto aereo delle merci rappresenta lo 0,03 per cento del valore assoluto di tutti i

tipi di trasporto. Voglio aggiungere che negli Stati Uniti la grossa industria ha risolto il problema della riduzione dei costi di produzione, ed ha affrontato quello dei costi di distribuzione. È dimostrato, infatti, che, in moltissimi casi, il costo totale della distribuzione di un prodotto è ridotto con l'uso del trasporto aereo.

E torno, ciò detto, alla politica comune. Che significa « politica comune »? Significa orientamento comune. E poi evidente che, in tanto si può parlare di orientamento comune, in quanto si sia anzitutto d'accordo sulle finalità da raggiungere.

Il *memorandum* indica tre obiettivi fondamentali: 1°) l'eliminazione degli ostacoli (quali le discriminazioni nei prezzi e nelle condizioni di trasporto) che dai trasporti siano frapposti all'attuazione del mercato comune in generale, in modo che la politica comune del settore gradualmente si armonizzi con il clima concorrenziale che regnerà al di fuori, sicché i trasporti si inseriscano senza stridori fra gli altri settori del mercato comune europeo assoggettandosi alle regole comuni; 2°) la libera circolazione dei servizi di trasporto all'interno della Comunità: donde, ad esempio, il diritto di stabilimento, cioè il diritto dei vettori di uno Stato membro di accedere in via permanente a tutte le attività di trasporto nel territorio di altro Stato membro, alle stesse condizioni definite dalla legislazione di quest'ultimo nei confronti dei propri cittadini; 3°) l'organizzazione generale del sistema dei trasporti nella Comunità, indispensabile per la libera circolazione dei servizi di trasporto nell'interno della Comunità stessa; il che comporta la necessità che si tenga conto di talune esigenze della politica economica generale, specie per quanto concerne la politica regionale e commerciale e, più particolarmente, la politica agraria.

Naturalmente occorre che siano adottati determinati provvedimenti o misure di applicazione perché detti obiettivi possano essere raggiunti. Ed il *memorandum* li propone, avvertendo che debbono essere attuati con azione coordinata progressivamente e per tappe; che saranno necessarie gradualità di armonizzazioni e di integrazioni, ed opportuni accostamenti fra settori e settori. È evidente che, tra l'altro, occorre che siano prima risolti molti problemi interni, se si vuole giungere a soluzioni da adeguare a quelle comuni.

A proposito del primo obiettivo, il *memorandum* prevede, ad esempio, la emanazione

— in aggiunta a quelle contenute nel regolamento n. 11 — di norme, con le quali si disponga la abolizione delle misure di sostegno o di aiuto non giustificato in materia di prezzi o condizioni di trasporto, e la regolamentazione delle intese dei monopoli. La parità di trattamento — giustamente si legge nel *memorandum* — è condizione fondamentale per consentire ad una sana concorrenza di produrre nel settore dei trasporti favorevoli effetti.

A proposito del secondo obiettivo, il *memorandum* prevede, fra l'altro, la adozione di un contratto internazionale per i trasporti su strada o per vie navigabili; la emanazione di norme dirette ad armonizzare nel settore la fiscalità, le condizioni di lavoro e quelle di sicurezza sociale; e la necessità di un accordo sui pesi e sulle dimensioni dei veicoli stradali.

A proposito del terzo obiettivo, il *memorandum* prevede, fra l'altro, per i trasporti di merci la instaurazione progressiva di un sistema comportante delle tariffe dette con nuovo neologismo « a forchetta », integrato da un controllo e da una certa forma di pubblicità dei prezzi e delle condizioni di trasporto.

Tre, adunque, gli obiettivi da raggiungere. E poi una serie di provvedimenti da emanare per realizzarli.

Quali principi debbono illuminare i detti obiettivi ed i provvedimenti necessari per realizzarli? Il *memorandum* li enumera così: 1°) parità di trattamento tra imprese e modi di trasporto nei loro rapporti reciproci e nei riguardi degli utenti; 2°) autonomia finanziaria delle imprese; 3°) libertà di azione delle imprese nella formazione dei prezzi e nell'accesso ai vari mercati dei trasporti; 4°) libertà di scelta da parte dell'utente.

Questo, il *memorandum* nelle sue grandi linee.

Che cosa noi pensiamo in merito agli obiettivi indicati, in merito ai provvedimenti proposti per raggiungerli ed in merito ai principi che gli uni e gli altri illuminano? Il *memorandum*, come punto di partenza della discussione, non può non meritare la nostra approvazione, ed anzi il nostro compiacimento. Sono, infatti, in esso indicati con chiarezza i limiti, l'oggetto, gli strumenti della politica comune da attuare nel settore dei trasporti.

Ma dalla visione e — perché no? — dall'ammirazione per l'insieme occorre passare allo studio serio ed approfondito dei dettagli. Occorre uno studio particolareggiato per cia-

scun obiettivo, per ciascun provvedimento, per ciascun principio. Questo studio devono compierlo i trasportatori, i tecnici, i sindacalisti, gli utenti. Tutti sono chiamati ad esaminare il contenuto del *memorandum* e a fare i loro rilievi e le loro proposte. E, anzitutto, sono chiamati ad esaminare e a fare i propri rilievi e le proprie proposte i ministri competenti. Parlo di ministri competenti, perché mi sembrano interessati, col Ministero dei trasporti, quelli delle finanze, del lavoro e della previdenza sociale.

Sul cammino da percorrere non pretendiamo di essere all'avanguardia, ma non dobbiamo restare alla retroguardia. Non dimentichiamo che il trattato ebbe le sue origini a Messina e che fu firmato a Roma. Non possiamo responsabilmente assumere oggi un preciso atteggiamento di fronte alle formulate proposte; ma presto lo assumeremo e lo comunicheremo alla Commissione.

Per sentire le categorie degli interessati, il Governo potrà rivolgersi anche ad organi qualificati, fra i quali mi piace porre il comitato consultivo dell'E.A.M., che ha iniziato lo studio del *memorandum*, discutendone in una sua seduta tenuta il 27 settembre scorso alla presenza dello stesso ambasciatore Schaus. Pensiamo così che davvero da un numero notevole di antenne possano partire e partano proposte concrete ed utili.

Ho sotto gli occhi in questo momento un punto del *memorandum*, che mi suggerisce un rilievo. Si legge in esso: « La Commissione ritiene necessario che venga redatto un inventario il più completo possibile delle situazioni di fatto, nel campo dei trasporti, che potrebbero ostacolare la libera circolazione delle merci nel mercato comune ». E continua: « Naturalmente i provvedimenti da adottare per l'eliminazione di tali stati di fatto dovranno essere decisi caso per caso secondo le norme istituzionali del trattato ». Ora, io penso vada chiarito che la decisione da adottarsi « caso per caso » debba sempre essere adottata con norme di carattere generale.

A proposito del secondo obiettivo e dei relativi provvedimenti, occorre non dimenticare il problema del costo del combustibile di propulsione, che, come è noto, varia nei singoli paesi a seconda delle imposizioni fiscali da ciascun Governo applicate.

Forse qualche cosa di più si sarebbe dovuto dire anche a proposito dei progetti di collegamento tra porti di mare ed entroterra, e fra i grandi bacini fluviali della Comunità.

Ancora. In qualche memoria riguardante i trasporti nel mercato comune europeo ho visto trattato con copia di dettagli il problema della palettizzazione, da anni largamente applicata in complessi industriali, e che solo di recente in Italia è uscita dal settore dei trasporti interni per essere impiegata anche nelle operazioni accessorie relative ai trasporti di merce a lunga distanza. Nel *memorandum* non ne è cenno.

Quanti rilievi si possono fare e certamente si faranno! Ma una raccomandazione soprattutto desidero rivolgere al Governo: che cioè si astenga dal proporre o dall'emanare provvedimenti che sembrino o siano in contrasto con la realizzazione di quella politica comune, di cui ho parlato. È strano, per esempio, che, nel momento in cui si cerca di stabilire tale politica comune, il Governo proponga provvedimenti di carattere fiscale, che determinano proprio quelle discriminazioni la cui eliminazione il trattato considera come uno dei punti di partenza per l'attuazione della ripetuta politica comune.

Mi riferisco, così parlando, al disegno di legge n. 1678, d'iniziativa governativa, contenente « ritocchi alla tariffa delle tasse di bollo sui documenti di trasporto ». Il provvedimento, con prassi del tutto inusitata, viene anzitutto ad introdurre una riforma ad un articolo (il 1684) del codice civile, a termini del quale il rilascio della lettera di vettura non è obbligatorio, ove il vettore non ne faccia esplicita richiesta al mittente. Il disegno di legge in parola, invece, dichiara obbligatorio il rilascio di tale documento in una annotazione alla tariffa annessa al disegno stesso, con la quale si intenderebbe sostituire la tariffa allegata A annessa al decreto-legge 7 maggio 1948, n. 1173, modificata dalla legge 24 febbraio 1953, n. 1443.

Il provvedimento, inoltre, eleva enormemente la tassa di bollo. Gli aumenti proposti moltiplicano da tre a sei volte (300-600 per cento) l'aliquota vigente per i trasporti marittimi, da dieci a dodici volte (1000-1200 per cento) quella per i trasporti aerei e da 20 a 25 volte (2000-2500 per cento) quella per i trasporti terrestri eseguiti a mezzo di autocarri. Tali aumenti, mentre, non appaiono determinati da alcun razionale riferimento a concreti dati di fatto, risultano assolutamente sproporzionati alla reale consistenza media dei noli, cui si riferiscono i documenti da assoggettare alla tassa; e, comunque, sono di gran lunga superiori agli indici di incremento verificatisi negli ultimi 10-12 anni.

Oltre alla gravosità degli aumenti di per sé stessi considerati, non è stato probabilmente tenuto conto, nella sede competente, di un particolare aspetto delle attività colpite che funge da elemento moltiplicatore degli oneri stessi. Mi riferisco, in particolare, alla massa dei trasporti normalmente effettuati in piccoli colli e che, pertanto, la tassa colpisce separatamente, anche se i colli vengono raggruppati in un'unica spedizione. Ciò risulta con maggiore evidenza, ove si esamini l'incidenza del tributo sui trasporti effettuati a mezzo di autocarri.

Ad illustrazione di questa tesi addurrò alcuni esempi. Si supponga che venga trasportato un collo del peso fino a venti chilogrammi, per il quale la tassa prevista nella nuova tariffa ammonta a cento lire; ad essa si deve sommare la tassa di monopolio postale di 140 lire, per cui, su ogni collo di tale peso, il gravame complessivo dovrebbe assommare a 240 lire. Se si tiene conto che il nolo relativo, ad esempio, alla percorrenza Roma-Milano si aggira sulle 500 lire, ne deriva un'incidenza percentuale di circa il 50 per cento. È ovvio che tale incidenza aumenterà progressivamente per le distanze minori: in taluni casi si potrebbe verificare l'assurdo che le imposte superino l'entità dello stesso nolo!

Si consideri poi un collo del peso di cento chilogrammi, per il quale la tassa prevista dalla nuova tariffa ammonta a 200 lire. Sempre col riferimento alla percorrenza Roma-Milano, e considerato che il nolo medio si aggira sulle mille lire al quintale, risulterebbe una incidenza dell'imposta del venti per cento; anche in questo caso, si avrebbe un aumento percentuale progressivo per le percorrenze più brevi, sino a far gravare la tassa per oltre il 50 per cento del nolo.

Per quanto riguarda, poi, i trasporti a carico completo, la tassa prevista dalla nuova tariffa ammonta a 400 lire. Deriva da ciò un aggravio annuo di ben 120 mila lire, anche se si consideri l'effettuazione di un solo viaggio e l'emissione di un solo documento al giorno. Ma questa è la più favorevole, anche se la meno ricorrente, delle situazioni. Si pensi, ad esempio, ai trasporti di latte, di laterizi, di ghiaia, di materiale di scavo, ed in genere a tutti quei trasporti, che, per la brevità delle percorrenze, vengono eseguiti a noli bassissimi e possono ripetersi sino a dieci volte al giorno. Per questi trasporti l'incidenza della tassa potrà essere pari o superiore a 4 mila lire giornaliere per autocarro (40 moltiplicato per 10 o più volte)

e, quindi, assolutamente sproporzionata ai relativi noli.

Sempre in tema di autotrasporti eseguiti a mezzo di autocarro, appare indubitabile che, se le aliquote proposte come lievi ritocchi (da 20 a 25 volte quelle attuali) dovessero essere approvate, la quasi totalità delle aziende del settore, per il 90 per cento piccole aziende artigianali e a carattere familiare, che impiegano nel complesso varie decine di migliaia di lavoratori, verrebbero a trovarsi in seria crisi per la prevedibile contrazione del loro traffico, non essendo neppure pensabile che gli utenti siano in grado di fronteggiare oneri fiscali, i quali sostanzialmente mutano i noli correnti.

Cosicché, mentre si denuncia la grave ingiustizia che il provvedimento perpetua a danno dei privati vettori nei confronti del vettore ferroviario, con l'introdurre una nuova discriminazione, si può anche sicuramente affermare che esso non raggiunge neppure lo scopo di incrementare il traffico ferroviario, cui evidentemente tende la riconferma delle vecchie aliquote per i trasporti su rotaia.

Da una pur sommaria analisi degli esempi fatti appare, infatti, evidente che la inevitabile fuga di traffico, quale certamente si manifesterebbe, potrebbe avere un solo beneficiario; il trasporto eseguito in conto proprio, unico escluso dagli oneri della tassa, in quanto non tenuto all'emissione di alcun documento.

Le evidenti economie, che potrebbero essere realizzate dagli utenti sulla tassa di bollo, giustificherebbero, rendendola economicamente utile, la gestione diretta dei trasporti. E non è inutile, tornando al M.E.C., ricordare il regolamento n. 11 con il quale si è data applicazione all'articolo 79 del trattato di Roma. Con esso l'obbligatorietà del documento di trasporto è stata limitata a percorrenze che eccedano i 100 chilometri, e ad una portata minima di 5 tonnellate.

È questo un precedente, di cui occorre tener conto, se si vuole evitare, fra l'altro, che gli autotrasportatori italiani vengano a trovarsi in condizioni di sempre maggiore inferiorità rispetto a quelli stranieri. Se il ministro delle finanze avesse chiesto agli operatori interessati anche un notevole sacrificio, quale è il raddoppio delle aliquote per i trasporti marittimi aerei e per quelli stradali e terrestri eseguiti a mezzo autocarri, il provvedimento non avrebbe suscitato le reazioni che ha suscitato, perché si sarebbe visto inquadrate nella normale attività del Mini-

stero delle finanze determinata da improrogabili esigenze dell'erario (nonostante sia stata presa di mira una categoria, che è sottoposta già al peso di numerosi, anche troppi, balzelli).

Per quanto riguarda, in particolare, il settore dell'autostrada, pur con le riserve innanzi accennate circa la mancata uniformazione alle norme del regolamento n. 11 del M.E.C., occorre far sì che, ove la obbligatorietà del documento venga mantenuta, l'imposizione della tassa di bollo sia soddisfatta mediante l'applicazione del bollo all'originale del documento; questo dovrebbe restare presso il vettore, mentre tutte le altre copie dello stesso dovrebbero restarne esenti.

Il Governo ha tentato, invece — ne debbo dare atto — di regolarizzare posizioni, che faciliteranno certamente, con la creazione di una stabilità amministrativa dei trasporti, l'inserimento del nostro autotrasporto nella comunità. Mi riferisco al provvedimento che, per stroncare definitivamente il fenomeno dell'abusivismo nel trasporto di merci, il Ministero dei trasporti ha emanato il 5 settembre 1961. Già da tempo si sentiva la necessità di un drastico provvedimento in materia. Infatti gli « abusivi », non gravati da carichi fiscali e dalle tasse di concessione governativa, sfruttando la possibilità di trascurare le norme sul contratto di lavoro e sulle assicurazioni sociali, imponevano alla concorrenza prezzi notevolmente inferiori e, quindi, anti-economici per i trasportatori, che agivano nel pieno rispetto della legalità.

Provvedimenti erano già stati presi, ma non erano giunti ad un valido risultato. Era stato disposto, infatti, di non consentire la revisione tecnica annuale ai trasportatori non forniti dell'autorizzazione o della licenza, prescritte dalla legge 20 giugno 1935, n. 1349, per esercitare il trasporto di merci. Ma il rimedio non era stato efficace, e la situazione, come opportuni rilievi statistici avevano dimostrato, aveva assunto una piega preoccupante.

Sotto la spinta di queste circostanze il Ministero competente ha emanato il decreto che ho prima citato. In esso si toccano due punti fondamentali: in primo luogo si permette ai trasportatori sprovvisti di qualsiasi autorizzazione, purché siano proprietari di un autocarro immatricolato a loro nome alla data del 7 settembre 1961, di ottenere l'autorizzazione stessa per regolarizzare la loro posizione di trasportatori professionali; in secondo luogo, si tronca di netto ogni possibilità che il fenomeno innanzi deplorato, l'abusiv-

vismo, si rinnovi. Si stabilisce, infatti, agli articoli 4 e 5 del decreto di cui sto parlando, che non sarà immatricolato alcun autocarro a chi non dimostri, in precedenza, di aver titolo per esercitare il trasporto di merci e possa, quindi, munirsi di autorizzazione al trasporto per conto di terzi, o di licenza al trasporto di cose proprie.

Il decreto è, effettivamente, valido dal lato della regolarizzazione di una situazione veramente incresciosa. Permette infatti ai cosiddetti abusivi di regolarizzare la loro posizione, senza per questo obbligarli a rinunciare alla loro attività, cosa che provocherebbe una deleteria distruzione di ricchezza, le cui ripercussioni graverebbero non sui soli abusivi, ma sull'intero settore del trasporto su strada.

D'altro canto, evitando che il fenomeno si rinnovi, il decreto dà all'autotrasporto una stabilità di cui si avvantaggeranno gli operatori e gli utenti. A questo scopo, a garanzia di una stabilità duratura dell'andamento economico del settore, sarebbe opportuno un completamento del decreto, in cui fosse stabilito un termine entro cui il trasportatore possa valersi della facoltà di ottenere l'autorizzazione al trasporto di merci per conto di terzi; termine che eviterebbe il riversarsi, sul settore, di quella parte del « conto proprio » che venisse a mano a mano perdendo la possibilità di esercitare tale tipo di trasporto.

Ancor più va messa in evidenza una fondamentale conseguenza delle nuove disposizioni.

Sarebbe quanto mai dannoso strozzare l'incremento sempre maggiormente accentratore delle operazioni svolte dal settore dell'autotrasporto di merci, limitando, anzi bloccando, il numero delle ditte che possono ottenere l'autorizzazione al trasporto professionale. Si deve evitare questo pericolo; e ciò si potrà ottenere solo se il ministero competente rilascerà, periodicamente, un contingente determinato di autorizzazioni, permettendo così al parco degli autocarri destinati al trasporto professionale di adeguarsi alle richieste di trasporto, sia interne sia a più vasto raggio, della Comunità europea.

Il Governo ha eliminato discriminazioni di fatto esistenti fra autotrasportatori rispettosi delle norme vigenti ed autotrasportatori irregolari, giovando indubbiamente alla realizzazione del mercato comune. Contemporaneamente dal ministro delle finanze si propongono norme dirette a creare discrimina-

zioni, e ciò non si può assolutamente approvare.

Concludo, complimentandomi con il relatore, onorevole Giuseppe Reale, per la lucida relazione presentata alla Camera sullo stato di previsione della spesa che stiamo esaminando; ed esprimendo la fiducia che il ministro Spataro, della cui attività sono da sempre fervido ammiratore, intervenga con la sua tenacia e la sua passione abruzzese, perché i voti di tutte le categorie interessate, mercè sua, compiutamente si realizzino.

Sono certo che, mercè sua, presto ci abitueremo a parlare, in un clima di sempre maggiore libertà un linguaggio comunitario. Sono certo altresì che presto il mercato comune, anche mercè sua, beneficerà dello strumento dei trasporti, ed i trasporti beneficeranno dei vantaggi del mercato comune. (*Approvazioni al centro*).

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

BOGONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, nella relazione della maggioranza della X Commissione, allegata al bilancio del Ministero dei trasporti, il relatore onorevole Giuseppe Reale ci fornisce un panorama della situazione esistente ed elementi analitici che dimostrano la coscienziosa ricerca del relatore stesso. Però in detta relazione i problemi di fondo sono sfiorati e non analizzati in profondità, in una panoramica che ha evitato le prospettive più propriamente politiche.

Lo stesso relatore, alla fine del suo lavoro, riconosce che la relazione a un bilancio è un atto squisitamente politico, e nella sua inata modestia, confessa che « se ciò non ha fatto, ciò è stato perché gli è parso di doversi nascondere dietro l'autorità di relazioni che colleghi più preparati ed anche più bravi hanno redatto negli anni precedenti ». Peccato! Perché il relatore, che ha alto il senso di socialità ed è un infaticabile, scrupoloso studioso avrebbe, se valicati i limiti panoramici della situazione contingente, certamente approfondito l'aspetto politico, e forse trovato e rilevato motivi di un'errata impostazione di politica dei trasporti negli anni passati, che documenterebbero le vere ragioni di situazioni critiche da lui constatate.

Nella sua relazione, l'onorevole Reale, dopo breve introduzione parla della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Dal punto di vista informativo devo riconoscere che egli dedica maggiore attenzione rispetto ai relatori precedenti a questo grande istituto dipendente dal Ministero dei traspor-

ti. Leggendo la sua relazione si ha una visione esatta dei compiti, delle funzioni, della struttura di questo ispettorato generale della motorizzazione. E bene ha fatto il relatore a rinfrescare la nostra memoria così dettagliatamente ed a portare in Parlamento cose ancora non conosciute.

Per quanto riguarda l'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, l'onorevole Reale conclude constatando la carenza dell'organico del personale. Egli afferma: « Non può non rilevarsi la modestia della consistenza, in particolare per quanto attiene il personale tecnico, nonché quello esecutivo ».

In realtà, quando noi discutemmo e varammo la legge 1° febbraio 1960, n. 25, concernente il riordinamento dei ruoli organici, non facemmo che stabilire « un notevole ampliamento delle preesistenti tabelle nei nuovi ruoli organici, delle varie carriere del personale dell'ispettorato medesimo ». Facendo mie le parole del relatore, dirò che il provvedimento era inteso a facilitare l'inclusione negli organici del personale già in servizio non di ruolo e di quello proveniente da altre amministrazioni ed enti che l'ispettorato era stato obbligato a chiamare per l'espansione dei servizi in rapporto allo sviluppo rapidissimo e sempre crescente della motorizzazione.

Allorquando noi votammo la legge n. 25 del 1960, non facemmo che ratificare una situazione e dare ai dipendenti dell'ispettorato una soluzione più rispettabile e dignitosa del loro problema. Già in quell'occasione feci rilevare che l'organico era insufficiente, specie in relazione al continuo sviluppo dei servizi della motorizzazione, dei compiti sempre più importanti che l'ispettorato è chiamato a svolgere. Appunto per questo, allora, affermai la necessità di procedere subito all'ampliamento delle tabelle degli organici e non mi sono meravigliato però, quando leggendo la relazione dell'onorevole Reale ho constatato attraverso le sue dichiarazioni che non si era ancora provveduto ad affrontare i bisogni del futuro.

Sappiamo che per indire un concorso occorre del tempo, che è necessario che l'organico preveda dei posti vacanti altrimenti la Corte dei conti non può procedere alle nomine; sappiamo altresì che occorre del tempo prima che un concorso sia espletato. Perciò rivolgo all'onorevole ministro la preghiera di una doverosa attenzione personale verso questo problema, che sono certo esaminerà cercando di recuperare il tempo perduto. Infatti, la motorizzazione continua a svilup-

parsi. Di qui la necessità che gli impiegati siano in numero sufficiente. Oggi essi lavorano e rendono molto, ma noi sappiamo che le possibilità umane hanno un limite e che la giornata è di 24 ore per noi come per i dipendenti della motorizzazione. Occorre prevedere e prevenire per essere in futuro in condizione di far fronte a un servizio così importante e serio come quello dell'ispettorato.

Il relatore nella relazione ci parla del compito che la motorizzazione ha nel prevenire gli incidenti stradali e riferisce della propaganda fatta in forma varia, in modo adatto alle varie categorie di utenti, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici. Il relatore accenna soltanto in questo punto al codice della strada. Ritengo che egli avrebbe dovuto parlarci un po' più degli incidenti stradali e delle loro cause, documentandoci con la sua solita solerzia, e intrattenerci anche sul codice che da due anni è in funzione e che subisce critiche da varie parti. Spero che questa lacuna sia dovuta all'economia di spazio del suo lavoro e non al fatto che il relatore eventualmente pensi che questi problemi interessano non direttamente il dicastero dei trasporti. Io ritengo invece che il problema degli incidenti stradali ed il codice riguardino in prevalenza il Ministero dei trasporti. Il codice stradale è stato varato di concerto tra i ministeri dei trasporti, dei lavori pubblici e dell'interno. Ma in una vera politica dei trasporti il ministro dei lavori pubblici dovrebbe essere il solo competente nel campo delle costruzioni stradali.

Il codice della strada, dicevo, ha ormai due anni di vita e l'esperienza ha posto in risalto i suoi pregi e i suoi difetti. Esso dovrà essere certamente rivisto, chiarito in alcuni punti e sfrondato in altri. Nel vararlo sapevamo che la perfezione era impossibile e che la pratica ci avrebbe portati a revisionarlo, per renderlo migliore e più efficace.

In questi due anni vi sono state discussioni su quotidiani e su riviste specializzate. Si sono tenuti convegni di studio su alcune norme del codice della strada; ad essi ha partecipato spesso l'onorevole ministro, il quale domenica scorsa, a quanto so, è intervenuto a Torino a un congresso nel quale si discutevano alcuni punti del codice della strada ed ha promesso di esaminare i risultati di quel congresso e di tenerne conto. Credo che noi non dobbiamo rimanere insensibili e chiudere le nostre orecchie davanti alle critiche che vengono mosse. Ad una revisione, dunque presto o tardi si ar-

riverà; però lo spirito informatore del codice non può essere annullato e non può la sicurezza del traffico su strada essere turbata e tantomeno frustrata da eventuali modifiche che possano favorire gli interessi di determinati gruppi.

Nel periodo di gestazione del codice (noi che partecipammo a quei lavori lo sappiamo molto bene) non mancarono proteste e pressioni di ogni sorta da parte di determinati gruppi capitalistici. Le grandi case automobilistiche, le grandi industrie del cemento, della gomma, del petrolio, le grosse imprese di autotrasporti si diedero da fare, e purtroppo trovarono ascolto negli ambienti che stavano deliberando. Fu così che si sacrificarono talune norme che sarebbero state utili per migliorare la sicurezza della circolazione.

L'attuale codice della strada può essere pesante e forse lungo nella sua stesura, il che talvolta può averne impedito la totale conoscenza, però lo si è reso ancora più pesante attraverso una carente applicazione. La indisciplina stradale nelle città è talvolta facilitata e provocata da una grande quantità di disposizioni locali che cambiano ad ogni piè sospinto.

Incidenti e disgrazie non mancano mai: le nostre strade sono sempre più insanguinate e il numero degli incidenti stradali aumenta in modo impressionante. Il fenomeno non è solo nostro, ma europeo. Questa constatazione non può non allarmarci. Nella mia provincia di Taranto vi è un morto ogni dieci giorni. Nei primi otto mesi di quest'anno il numero degli incidenti stradali è stato di 618, con una trentina di feriti gravi e ventidue morti: cifra assai elevata, specie al mare, se si considera che le strade sono prevalentemente piane e senza grande traffico, senza contare poi che la provincia è abbastanza piccola.

Incidenti e vittime della strada sono in aumento rispetto allo scorso anno, nonostante lo zelo e l'opera infaticabile della polizia stradale. Questo doloroso fenomeno avviene ovunque. Spesso gli incidenti sono dovuti ad indisciplina, talvolta ad incapacità, tal'altra a poca conoscenza del codice stesso. Si tratta di cause che possono essere se non eliminate, fortemente ridotte.

Se facciamo un'analisi profonda del fenomeno, constatiamo che la causa principale sta nel fatto che il miglioramento della rete stradale è inadeguato al ritmo di sviluppo della circolazione motorizzata. Da questa facile ed evidente constatazione ne deriva una altra più importante, e cioè che non vi è

una vera politica dei trasporti e quanto si fa non è coordinato, ma caotico. Una vera, unitaria, sana politica dei trasporti eviterebbe l'aggravamento della situazione, coordinerebbe gli stanziamenti, pianificherebbe tutto il problema e non solo alcuni settori. Si fanno strade ed autostrade senza un vero controllo dell'espansione del commercio dei veicoli a motore, si fanno strade ed autostrade senza avere una prospettiva del futuro sviluppo della motorizzazione. Si facilita lo sviluppo del trasporto su strada delle merci e delle persone senza tener conto del fatto che mastodontici camion ed autopullmann ingombrano enormemente le strade, onde sarebbe bene limitarne il raggio di percorrenza, dato che la rete ferroviaria è vasta e, potenziata o migliorata, può raccogliere il traffico di merci e di persone per i lunghi viaggi.

La politica dei trasporti deve essere unitaria, ed i vari settori coordinati e controllati da uno stesso dicastero. È una vecchia tesi nostra, ormai ben nota, che non ci stanchiamo tuttavia di ribadire in tutte le occasioni. Questa nostra tesi dovrebbe essere accettata da tutti i settori del Parlamento perché essa corrisponde ormai ad una necessità inderogabile. Essa si fa strada anche in altri settori, sia pure lentamente e parzialmente.

Per esempio, per quanto riguarda l'esercizio delle strade la nostra Commissione a parecchie riprese ha manifestato il parere che l'« Anas » debba passare al dicastero dei trasporti, perché compito di quello dei lavori pubblici deve essere costruire le strade e non controllarne l'esercizio. D'altronde, il Ministero dei lavori pubblici esegue per altri dicasteri opere di grande valore: porti, edifici, aeroporti, caserme, ecc., consegnando dette opere a chi di competenza; così dovrebbe essere anche per le strade.

Sarebbe bene che il signor ministro non si stancasse di pretendere la priorità della competenza sull'esercizio delle strade e pertanto il passaggio dell'« Anas » alle dipendenze del suo dicastero, non per portar acqua al suo mulino, ma, quel che più conta, per contribuire ad un miglior coordinamento dei trasporti.

Osservo ancora che sarebbe stato bene che il nostro relatore avesse ribadito quanto già era stato detto sull'argomento da altri relatori al bilancio.

Voglio ora richiamare l'attenzione dei colleghi su un punto toccato dal relatore, e precisamente sulle ferrovie metropolitane e foranee. L'onorevole Reale si limita a par-

larci dello stato attuale delle metropolitane di Roma e di Milano, ma il problema meritava maggiore attenzione. In fatto di metropolitane l'Italia è in ritardo di almeno cinquant'anni, e ciò nonostante si va ancora a rilento. Eppure la metropolitana non è un lusso ma una inderogabile necessità delle grandi città, dato che essa trasporta in breve tempo ed economicamente grandi masse alleggerendo il traffico stradale. Le reti di metropolitana in Italia sono veramente esigue, non solo quelle in esercizio ma anche quelle in costruzione o in progettazione. Chi è stato fuori d'Italia sa che in tutti i grandi centri, da Parigi a New York, da Madrid a Mosca, a Varsavia, a Berlino, le metropolitane assolvono ad una importante funzione nella vita cittadina decongestionando il traffico in superficie. Il problema, dicevo, meritava di essere trattato più ampiamente. Per quanto riguarda l'Italia, il relatore avrebbe dovuto almeno ripetere quanto si è detto in altre occasioni per sottolinearne l'importanza.

Particolarmente per il problema di Napoli, anche quest'anno esso è stato trattato in Commissione in seguito ad un ordine del giorno del collega Colasanto accettato dal Governo come raccomandazione. Speriamo che quest'ordine del giorno, onorevole Spataro, non rimanga lettera morta, come quelli presentati nel corso della discussione di precedenti bilanci da me e da altri, compreso lo stesso onorevole Colasanto, sul medesimo argomento. Napoli non può più aspettare: le strade sono particolarmente strette e il traffico, ormai, estremamente congestionato. Si aggiunga che è una delle città più popolate, dove la metropolitana rappresenta una impellente necessità; essa può facilitare l'espansione della città, specie se opportunamente innestata nel traffico vicinale.

So che esistono particolari resistenze da parte del Tesoro, ma esse dovranno una buona volta venir meno di fronte ad una così evidente necessità.

Il problema delle metropolitane si ricollega, del resto, a tutti i problemi del traffico urbano e vicinale, tema, quest'ultimo, trattato dal relatore nella parte riguardante l'azienda delle ferrovie dello Stato. Una politica dei trasporti deve vedere in senso unitario il traffico dei grandi centri, allo scopo di far sì che anche in Italia l'esercizio dei trasporti possa avvenire nel modo migliore.

Per quanto riguarda la motorizzazione, vorrei soffermarmi anch'io, come il relatore, su alcuni problemi che hanno attirato la nostra particolare attenzione nel corso della di-

scussione dei precedenti bilanci; per esempio sul problema dei trasporti in concessione. È risaputo che noi socialisti abbiamo sempre criticato e continueremo a criticare questo sistema, in quanto pensiamo che tutte le ferrovie secondarie, attualmente date in concessione ad alcune ditte private, dovrebbero una buona volta essere riscattate ed aggregate alle ferrovie dello Stato. Non mi ripeto, perciò, su questo punto, come non intendo ripetermi per quanto riguarda i servizi automobilistici, che troppo spesso risultano addirittura in concorrenza — ed abbiamo già denunciato parecchi casi — con le stesse ferrovie dello Stato. Vi sono, infatti, linee automobilistiche parallele alle grandi linee ferroviarie, che esercitano una vera e propria concorrenza. Va rilevato, per altro, che tali linee non sono gestite, naturalmente, da quei piccoli proprietari che difendeva poco fa così calorosamente l'onorevole Sammartino, facendo presenti tutte le difficoltà che essi incontrano nel suo Molise, bensì dalle grandi ditte capitalistiche, che guadagnano, come è ovvio, sfruttando l'utente, grazie anche ad una cattiva politica dei trasporti.

Vorrei pure parlare dell'E.A.M., sul quale si è soffermata la nostra attenzione e di cui abbiamo trattato a parecchie riprese, soprattutto nella nostra relazione di minoranza di due anni fa. Lo scorso anno, poi, in sede di esame del bilancio, presentai in Commissione un ordine del giorno in proposito, in parte accettato dall'allora ministro *ad interim* Ferrari Aggradi. Ripeto ora quanto dissi allora: se l'E.A.M. deve avere vita autonoma, deve essere potenziato perché possa raggiungere i suoi fini d'istituto. Per altro noi sosteniamo che sarebbe molto più logico che esso rientrasse nella sfera di competenza del Ministero dei trasporti, o almeno, se rimane autonomo, in attesa di questo passo, abbia funzioni sempre più importanti per giovare sempre più al traffico delle merci.

Vi è un punto sul quale mi congratulo anch'io ed è questo: che finalmente dopo anni e anni di lotta, i dipendenti dell'E.A.M. hanno un organico ed una garanzia giuridica che fino a qualche mese fa non avevano. Lo scorso anno ho fatto il bersagliere, sparando più che ho potuto contro l'E.A.M., proprio a causa della situazione dei dipendenti. E mi sono rallegtrato quando nella relazione ho constatato che si è messa in rilievo questa conquista che già conoscevo, con la quale finalmente chi lavora all'E.A.M. gode di una certa garanzia, per cui se non ha l'oro, ha almeno il pane assicurato.

Credo di aver detto quanto basta sul problema della motorizzazione. Essa però meriterebbe uno studio molto approfondito, specie in ordine al problema del traffico e nelle grandi città e nella strada. Ma il tempo è sempre limitato per tutti, e troppi problemi dobbiamo trattare.

Il mio compito principale era quello di intrattenere i colleghi sulla motorizzazione, in quanto il collega Foa nel pomeriggio parlerà dei problemi di fondo della politica dei trasporti: naturalmente, mi rimetto in merito a quanto egli dirà, perché ognuno di noi socialisti parla con bocca diversa, ma esprime sempre una stessa politica. Però non posso concludere senza attirare l'attenzione dei colleghi e del ministro su alcune questioni che riguardano le ferrovie dello Stato.

Sono giacenti alla Camera alcuni disegni di legge che segnano una politica. Esiste il disegno di legge n. 3272 sul rinnovamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. Ebbene, sia il benvenuto questo disegno di legge. Diceva l'onorevole Sammartino: ringraziamo il Signore! Io spero che potremo ringraziare maggiormente il Signore se i mezzi saranno offerti con maggiore larghezza da parte non di Dio, ma del Governo, dati i numerosi ed impellenti bisogni delle ferrovie italiane. L'onorevole relatore ci offre, per esempio, uno specchietto relativo all'anzianità delle vetture. Ve ne sono quelle che meriterebbero veramente di andare in pensione ed invece rimangono sempre in servizio, vetture definite antidiluviane. E, peggio, molte di queste vetture dovrebbero essere eliminate dalla circolazione. Vi è perciò già una differenza fra le necessità attuali e quello che dovrebbe essere un potenziamento ed un vero ammodernamento delle vetture stesse.

Vedrò, onorevole Spataro: nel prossimo 1962 ella avrà maggiori « grane » che nel 1961. Già quest'anno vi sono state difficoltà nel settore delle vetture nei momenti cruciali, ma maggiori ve ne saranno nel prossimo anno. Chi viaggia, specialmente nel Mezzogiorno, constata che vi sono vetture che dovrebbero ormai essere eliminate. Non dico, come anni fa fu detto in quest'aula, che in quelle vetture piova dentro e si debba aprire l'ombrello; questo sarebbe un paradosso. Ma chi viaggia nel Mezzogiorno sa che certe vetture non sono più adatte non dico a lunghi viaggi, ma nemmeno a piccoli. Si tratta di vetture che non sono adatte nemmeno per i brevissimi tragitti, per i servizi cosiddetti operai. Quando gli operai salgono su questi cou-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

vogli, se sono fortunati stanno seduti, anche se malamente, ma la maggior parte sta pigiata in piedi per una mezz'ora, per un'ora, per un'ora e mezza, e poi, dopo un così scomodo viaggiare, devono mettersi a lavorare e tornare la sera su quei vagoni. Perciò, anche per un senso di umanità, dobbiamo cercare di migliorare tutte le vetture e potenziare il più possibile il parco vetture per il trasporto di persone.

Questo disegno di legge dà ragione a noi socialisti ed alle critiche che avevamo fatto quando dicevamo: non perdiamo tempo! Poteva sembrare che si volesse criticare tanto per accusare il Governo in carica, ma in realtà noi facevamo una critica costruttiva. Il disegno di legge — dicevo — ci dà ragione perché ammette le precarie attuali condizioni delle ferrovie ed accetta implicitamente le nostre critiche di trascuratezza per il passato e dimostra l'insufficienza di tutte le soluzioni precedenti.

Ben venga dunque: lo discuteremo, e su di esso solleveremo ampiamente le nostre critiche in Commissione, dove mi auguro giunga al nostro esame al più presto. Però, fin da questo momento affermiamo che lo stanziamento non è sufficiente e che ne sarebbe stato necessario uno almeno doppio per un vero piano di risanamento, di rammodernamento e di rinnovamento. Bisogna fare una politica coraggiosa. Lo so che è difficile trovare il denaro, ma dobbiamo avere il coraggio di adottare le misure che sono necessarie ed il ministro dei trasporti deve avere l'autorità di imporre ai suoi colleghi il reperimento delle somme necessarie.

Attende di essere discusso dalla Camera anche il disegno di legge riguardante la riforma dell'amministrazione dell'azienda ferroviaria. Ci riserviamo di esprimere più ampiamente il nostro pensiero su tale provvedimento in altra sede, ma dobbiamo dire fin da ora che, ad una prima lettura, esso appare non corrispondente alle aspettative non solo nostre ma anche di vasti settori della Camera. Era tempo che il ministro dei trasporti cessasse di fare il ferroviere e presiedesse veramente a tutta la politica dei trasporti; era tempo che all'azienda ferroviaria fosse conferita quella maggiore autonomia richiesta dalla sua natura industriale e commerciale; stiamo attenti, però, a non capovolgere lo spirito informatore dell'attuale struttura delle ferrovie e a non compromettere l'attuazione di una saggia politica dei trasporti. Mi auguro che il ministro Spataro, che sa ascoltare con attenzione, tenga

conto dei nostri rilievi quando il provvedimento sarà discusso.

Questo disegno di legge è stato redatto sulla base della relazione presentata da tre illustri studiosi che hanno auscultato il corpo malato delle ferrovie dello Stato. In base alle loro ricette mediche, ella, onorevole ministro, ha presentato il disegno di legge, e bene ha fatto anche se il provvedimento dovrà essere discusso e migliorato. In una materia così importante sarebbe stato opportuno però consultare anche i membri del consiglio di amministrazione ed interpellare i sindacati dei lavoratori, che rappresentano quella realtà del lavoro sulla quale la Repubblica è fondata: sono i lavoratori la parte essenziale del nostro paese, siano essi manuali o intellettuali; sono i lavoratori i protagonisti della vita economica e politica del paese.

Sarebbe stato quindi doveroso sentire il loro parere su un argomento che interessa non soltanto il Governo e la Camera, ma anche e specialmente coloro che alle ferrovie danno gran parte della loro vita, sentendone come propri i problemi: anche se talvolta mormorano, i ferrovieri hanno passione per il loro lavoro, considerano cosa propria l'azienda ferroviaria, quasi come la casa in cui si abita e che si vorrebbe abbellire e rendere sempre più accogliente. Consultando i sindacati, in questa ed in altre occasioni, ella, signor ministro, si sarebbe meglio uniformato allo spirito di quella democrazia che ci siamo conquistata con lotta e sacrificio. Ella non è di quelli che sono rimasti con le pantofole, o che hanno aderito al periodo della pazzia collettiva; ella ha sofferto fisicamente e spiritualmente in attesa che la libertà tornasse nel nostro paese, insieme alla vera vita democratica. Ecco perché la invito a non dimenticare i lavoratori che della democrazia sono una parte fondamentale.

Vi è poi il problema dei « rami secchi ». Ne hanno già parlato i colleghi Sammartino e Giuseppe Reale nella sua relazione e ne parleranno altri. Se « rami secchi » vi sono, siamo pronti anche a tagliarli. Però stiamo attenti a che invece di essere secchi siano un po' avvizziti per mancanza di cure e di attenzione da parte di chi doveva pensare a loro. Prima di tagliarli è giusto (d'altronde, ella, onorevole ministro, ce ne ha dato la certezza quando ha parlato in sede di Commissione) tentare di curarli, così come avviene per le parti doloranti del corpo: prima si cerca di curarle con tutte le medicine e solo *in extremis* si opera e si taglia. Si parli

in Commissione di una specie di lazzaretto, di ospedale: speriamo di poter sanare quanto è possibile, poiché ella sa, onorevole ministro, quanto le ferrovie siano importanti economicamente per la vita del paese. Ricorderà che, quando sulla stampa comparve la notizia che alcuni tronchi ferroviari sarebbero stati eliminati, molte furono le proteste degli interessati e dei parlamentari, poiché il problema interessa molti paesi ed è necessario procedere con cautela. Rinnovo qui al ministro gli stessi consigli ed inviti fatti al Senato dal senatore Solari, che parlò a nome del nostro partito. E lo invito, prima di operare, a consultarsi e ad agire in comune accordo con il Parlamento.

Noi parliamo spesso del Mezzogiorno. Il collega Sammartino nel suo intervento ce ne ha ricordato i problemi ed ha fatto bene; il relatore ha messo in evidenza quanto era stato fatto, ma anche quanto si deve ancora fare.

Il Mezzogiorno è arretrato nella sua economia e nelle ferrovie; il miglioramento della situazione economica del Mezzogiorno è e sarà dovuto anche al miglioramento dei trasporti.

Qualcuno ha accennato — mi pare sia stato l'onorevole Sammartino — alle spese ingentissime che sono state fatte nel settore delle autostrade, a scapito delle ferrovie. Occorre considerare che si è potenziato il settore stradale che, con il passaggio dei camion e dei pullmann sottrae viaggiatori e merci alle ferrovie; per questo io dico che sarebbe bene dare priorità al potenziamento e all'ammodernamento della rete ferroviaria.

L'onorevole Reale ha giustamente messo in evidenza la necessità impellente di migliorare le comunicazioni sulla Roma-Reggio Calabria. Sono sicuro — ed ella, signor ministro, concorderà con me — che allorché avremo potenziato le grandi linee ferroviarie del sud avremo automaticamente contribuito alla rinascita del Mezzogiorno. La Cassa per il mezzogiorno ha già stanziato 103 miliardi per questo settore: dovrebbe fare di più per le ferrovie. Teniamo presente che tutte le iniziative in favore del mezzogiorno d'Italia — riforme, nuovi stabilimenti, ecc. — cadranno nel nulla se non saranno accompagnate da un parallelo sviluppo della rete ferroviaria. Il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie meridionali darà respiro all'industria e all'agricoltura locali: non dimentichiamoci che dalle zone del Mezzogiorno vengono esportate quelle primizie orticole le quali hanno bisogno di trasporti

rapidi ed efficienti, per giungere sulle piazze di consumo in condizioni di freschezza.

Accenno soltanto, per brevità, alla notizia apparsa sulla stampa, relativa a un ritocco delle tariffe-merci in conseguenza dell'attuazione del M.E.C.: mi auguro che ella, signor ministro, si interesserà affinché le tariffe non siano rialzate, anzi, se possibile, ribassate.

Prima di terminare, vorrei attirare, onorevole ministro, la sua attenzione sopra una specie di ostruzionismo burocratico che viene attuato quando si tratta di dare esecuzione a leggi e ordini del giorno approvati in Parlamento. In Commissione, ho accennato al fatto che io non ho fiducia negli ordini del giorno per il semplice motivo che, anche se approvati all'unanimità, di essi non si tiene conto, non dico dal ministro (i ministri cambiano) ma dalla burocrazia.

Vi è sempre qualche funzionario zelantissimo che interpreta a modo suo la sostanza di questi ordini del giorno. Vorrei portare alcuni esempi.

Alcuni anni fa, allorché era ministro dei trasporti il senatore Angelini, venne accettato dal Governo un mio ordine del giorno in cui si chiedeva di sostituire con vetture moderne e più rispondenti all'esercizio di un treno rapido quelle che componevano un convoglio su una linea del meridione (precisamente del rapido Taranto-Napoli). Nonostante l'accettazione dell'ordine del giorno, nonostante le promesse di provvedere, ancora non si è riusciti ad ottenere questa sostituzione.

Nel 1958, quando fu approvata la legge n. 425, noi accantonammo un emendamento e presentammo in sua sostituzione un ordine del giorno a firma del relatore onorevole Troisi. Neppure di questo ordine del giorno fu tenuto conto, per cui l'onorevole Troisi all'inizio della legislatura presentò un'appendice proposta di legge. Noi ci auguriamo che la proposta di legge Troisi, firmata anche da molti altri colleghi, sia discussa ed approvata dal Parlamento, anche con il suo appoggio, signor ministro!

Ed ora, *dulcis in fundo*, vorrei accennare a quella famosa, travagliatissima legge che va sotto il nome dell'onorevole Macrelli, legge decennale, che è stata tagliata, ritagliata e ridotta ad un solo articolo. Da quella legge fu stralciato un articolo, analogo alla proposta di legge Polano ed altri e a quella dell'onorevole Bozzi. Nella legge Macrelli-Bozzi-Polano che noi votammo alcuni mesi or sono, indicammo un termine in ordine alla presentazione delle domande e questo termine sta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

per scadere, iniziandosi così la liquidazione delle pensioni agli aventi diritto: ma ho ragione di temere che la legge sia ostacolata nella sua integrale applicazione.

All'articolo 1 della stessa si fa cenno espressamente al regio decreto-legge 22 aprile 1909, n. 229; ma, da parte di funzionari del suo ministero vi è la tendenza a tener conto soltanto di quello che interessa loro e non di tutto il contenuto del provvedimento. Ecco perché richiamo la sua attenzione su questo fatto affinché si tenga il dovuto conto degli articoli 12 e 23 della legge n. 229 che è collegata alla legge n. 458 varata recentemente dal Parlamento dopo la grande attesa degli interessati.

La maggioranza degli aspiranti della proposta Macrelli sono rimasti delusi; ma, almeno per coloro che sono contemplati dalla proposta Macrelli-Bozzi-Polano la legge deve essere applicata integralmente. Ella saprà che questi ex dipendenti furono mandati via dall'amministrazione, ad opera del regime fascista, con il pretesto del cosiddetto scarso rendimento in servizio. Ella, onorevole Spataro, che è stato veramente antifascista, si ricordi che molti altri hanno sofferto. Faccia in modo che essi non debbano soffrire ancora per la cattiva interpretazione della legge da parte del suo Ministero. (*Applausi a sinistra*).

Presentazione di un disegno di legge.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Sistemazione finanziaria del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Si riprende la discussione.

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

BONINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, mi atterro strettamente ai tempi di marcia perché per fortuna il mio orologio funziona alla perfezione...

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. Come quelli ferroviari.

BONINO. ...come quelli ferroviari. Purtroppo però non sempre i treni, onorevole ministro, funzionano come gli orologi.

SPATARO, *Ministro dei trasporti*. E non sempre gli orologi funzionano come i treni. (*Si ride*).

BONINO. La sua amministrazione non è certamente fra le più fortunate perché è tra le più complesse. Alcuni sinistri ferroviari, dovuti in parte a fatalità e in parte allo stato di vetustà del materiale, e l'aumento delle tariffe per il trasporto delle merci e delle persone hanno in questi ultimi tempi determinato nell'opinione pubblica del nostro paese perplessità e riserve, che con un po' di buona volontà io credo si possano in gran parte sfatare.

Non mi soffermerò, data la brevità del tempo a mia disposizione (e anche perché non voglio occupare i dieci minuti consentiti a un mio collega per il suo intervento), ad esaminare le cause complesse di questa situazione. Il problema evidentemente è risolvibile solo disponendo di larghissimi mezzi che consentano all'amministrazione ferroviaria di rinnovarsi nel materiale, di potenziarsi nel parco carri e di abolire soprattutto i numerosi passaggi a livello che sono purtroppo ancora oggi la croce della nostra rete stradale. Occorrono tempo e soprattutto mezzi ed io ho l'impressione che quelli messi a disposizione del suo dicastero per la parte straordinaria non siano sufficienti e non le consentano di eliminare con la necessaria celerità gli inconvenienti lamentati e segnalati dei passaggi a livello, di cui si sono occupati sia il relatore al Senato sia il relatore alla Camera.

Infatti, mentre sono stati eliminati in questo dopoguerra ben pochi passaggi a livello, in misura molto maggiore è aumentato il numero dei veicoli, i quali sono dotati di maggiore velocità, di maggior peso e di maggiore volume. Gli autotrasporti merce che prima della guerra erano ben pochi hanno subito un aumento vertiginoso, ed in realtà il tonnellaggio trasportato per mezzo delle ferrovie dello Stato, se non ricordo male, rappresenta appena il 30 per cento di tutte le merci trasportate da una regione all'altra.

I passaggi a livello non sono soltanto un problema di sicurezza, ma sono contemporaneamente un ostacolo alla celerità del traffico, al cui incremento non ha corrisposto in questi ultimi anni, nonostante le imponenti opere costruite, un adeguato sviluppo della rete stradale. Con un parco nazionale di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

autoveicoli per il trasporto di cose che comprende ben 650 mila mezzi tra autovetture, motocarri, autocarri, rimorchi e rimorchi merci, i passaggi a livello rappresentano ancora un grave intralcio, una perdita di tempo, il che comporta, oltre il rischio, un aggravio sul costo generale dei trasporti.

Si ha l'impressione che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, dopo il periodo di rallentamento nella realizzazione di programmi tecnici e finanziari, che è durato qualche anno, abbia finalmente puntualizzato un programma concreto e si avvii ad attuarlo con quella celerità che è indispensabile per soddisfare le sempre maggiori esigenze del traffico nazionale ed internazionale.

Se volgiamo lo sguardo indietro e richiamiamo alla nostra memoria i ricordi di quello che era l'effettivo stato della rete ferroviaria italiana nell'immediato dopoguerra, dobbiamo riconoscere che nei primi anni, dal 1944 al 1950, sono stati compiuti dei veri miracoli. Di questo va il merito preminente al più spregiudicato, al più audace e più tecnico dei ministri dei trasporti che si sono alternati al dicastero, cioè all'onorevole Corbellini ed a coloro che ne hanno raccolto la successione tra grandi difficoltà tecniche e finanziarie, superate con la buona volontà soprattutto del personale delle ferrovie dello Stato. E questo proprio in un periodo in cui il parco camion era in prevalenza formato, come tutti ricorderanno, di residuati di guerra e proprio quando dalla riattivazione della rete ferroviaria italiana dipendeva tutta la ricostruzione del paese, uscito semidistrutto dal conflitto mondiale; proprio quando solo attraverso la rete ferroviaria era possibile trasportare i prodotti della terra, o facilitare la ricostruzione delle industrie, o collocare i prodotti delle industrie già ricostruite tra le varie regioni d'Italia e, soprattutto, dare il modo agli uomini, divisi dagli orrori della guerra, di ritrovarsi per riprendere insieme, sia pure con impostazioni programmatiche differenti, con ideologie ben distinte, la via del progresso e della ricostruzione del paese.

Il secondo provvedimento, quello delle tariffe per il trasporto delle persone e delle merci, merita attento esame. Non si può certo dire che i provvedimenti tariffari abbiano soddisfatto gli italiani, né facilitato o tanto meno ridotto i costi dei prodotti finiti, delle merci, delle derrate agricole, specialmente nell'Italia meridionale. Comprendo che è tutt'altro che facile conseguire il pareggio delle ferrovie dello Stato quando il prezzo

dei biglietti e delle tariffe ferroviarie è notevolmente inferiore, tenuto conto della svalutazione, a quello del 1938.

Ella, onorevole ministro, ha predisposto un disegno di legge per modificare sostanzialmente la legge 21 novembre 1955, recante disposizioni per la concessione di viaggi sulle ferrovie dello Stato, o almeno ne ha largamente parlato la stampa. Questo provvedimento non può che essere accolto con compiacimento da quanti, al di sopra di interessi particolaristici, auspicano una sana amministrazione delle ferrovie dello Stato, amministrazione che non potrà mai raggiungere il pareggio se non saranno eliminate le cause principali del *deficit* tra le quali detiene il primo posto la miriade di categorie che usufruiscono di biglietti gratuiti o di concessioni particolari. Se è vero che nell'esercizio finanziario 1960-61 i biglietti a riduzione hanno gravato sul bilancio delle ferrovie dello Stato per ben 16 miliardi e che sono stati concessi in totale 146 milioni di viaggi di favore, gratuiti e semigratuiti, su un totale di 386 milioni di viaggi, cioè il 38 per cento, si deve riconoscere che il provvedimento preannunciato è salutare, anche se lascia la bocca amara a molti viaggiatori che, dovendo in avvenire viaggiare a proprie spese, saranno indotti a ridurre il numero delle loro trasferte. Avremo così un alleggerimento del *deficit* ferroviario, si eliminerà notevolmente il superaffollamento di gran parte delle linee italiane con il migliore funzionamento dei convogli ferroviari e con pieno vantaggio di coloro che pagano il prezzo del biglietto senza riduzione alcuna. Si tratterà di un taglio che farà sanguinare molta gente, ma che consentirà a lei o ai suoi successori di riesaminare il complesso problema delle tariffe sapendo in partenza di poter contare su un maggiore introito rispetto agli anni precedenti.

Una sola critica benevola, una sola riserva debbo fare al riguardo, e cioè che il provvedimento non sia stato presentato al Parlamento prima dell'aumento delle tariffe ferroviarie per il trasporto delle merci e delle persone. In fondo, l'opinione pubblica ne sarebbe rimasta soddisfatta, sempre tenendo presente il vecchio proverbio « mal comune, mezzo gaudio », e avrebbe certamente accettato meno a malincuore gli aumenti se avesse saputo che l'amministrazione ferroviaria aveva di già provveduto ad eliminare dal punto di vista materiale, morale e finanziario una serie di abusi e di privilegi che danno l'impressione che manchi giustizia ed

equità anche in questo settore dell'amministrazione statale.

Comunque, onorevole ministro, meglio tardi che mai, anche se i provvedimenti colpiranno probabilmente anche i membri del Parlamento. Bene ella ha fatto a presentare un progetto di questo genere. In fondo, la funzione di un ministro è in genere quella di far funzionare il settore dell'amministrazione che gli è affidato suscitando il minimo malcontento e possibilmente la massima soddisfazione dei cittadini.

Ora, tenendo presente questi due estremi, mi permetterò di darle qualche suggerimento, onorevole ministro, in modo da attenuare i primi e possibilmente migliorare i secondi.

Vi sono alcune incongruenze per quanto riguarda le tariffe del trasporto merci ed alcuni provvedimenti discriminatori che hanno urlato soprattutto la suscettibilità e gli interessi delle popolazioni dell'Italia meridionale. Ella ha avuto il buon senso di non applicare aumento alcuni sulle tariffe dei prodotti ortofrutticoli, ed ha fatto bene, perché altrimenti le modeste esportazioni dell'Italia meridionale verso il mercato comune sarebbero state praticamente troncate del tutto. Ma c'è qualche cosa su cui richiamo in modo particolare la sua attenzione: ci sono ancora delle sfasature che colpiscono in maniera particolare la Sicilia. La maggiore nasce dallo stato di inferiorità in cui si trovano tutti gli autotrasportatori e tutti gli automobilisti che hanno i loro veicoli immatricolati nelle province siciliane e che risiedono nell'isola: la tassa di circolazione che essi pagano è identica a quella degli autotrasportatori e degli automobilisti di tutte le altre regioni d'Italia, con una differenza: che gli autotrasportatori nella penisola usufruiscono di una rete stradale che è almeno venti volte superiore a quella dell'isola. Ora, siccome dalla Sicilia camion e autovetture non possono passare in continente a nuoto, perché non sono mezzi anfibi, ma devono avvalersi per il traghetto dei *ferry-boats* che fanno servizio fra Messina e Villa San Giovanni e fra Messina e Reggio Calabria, gli autotrasportatori e gli automobilisti siciliani debbono assoggettarsi al pagamento, per quel tratto di mare di soli 12 chilometri, della tariffa applicata dalle ferrovie dello Stato variante da lire 2 mila a lire 2600 per le autovetture, ed ancora più esosa per i mezzi di autotrasporto.

Ho notato sulla rivista specializzata *Quattorruote* una pagina pubblicitaria dedicata

alle ferrovie dello Stato ed intestata « Viaggio comodo in treno con la propria automobile al seguito ». Le ferrovie dello Stato attualmente fanno pagare per il trasporto delle automobili da Roma-Termini a Milano e viceversa da un minimo di lire 12.800 a un massimo di lire 19.200 (per le automobili di lunghezza superiore ai metri 4,42) applicando una tariffa di circa lire 31 al chilometro su una percorrenza di 618 chilometri. La stessa tariffa viene applicata per il trasporto degli stessi mezzi da Roma-Termini a Bolzano o da Milano a Brindisi.

La tariffa invece per il trasporto delle autovetture da Messina a Villa San Giovanni a Reggio Calabria incide per ben 265 lire al chilometro.

Tenga presente, onorevole ministro, che per il trasferimento delle macchine da Roma a Milano o da Bolzano a Brindisi viene impegnato un vagone ferroviario, mentre per il traghettamento da Messina a Villa San Giovanni le autovetture salgono sui *ferry-boats* con mezzi propri, sostano sulla tolda e non impegnano vagoni.

Non le pare che si tratti di una sperequazione incredibile ed intollerabile?

Ho già detto ciò in sede di bilancio dei lavori pubblici, per la competenza di quel dicastero in materia di autostrade, e ripeto adesso a lei, che è il diretto responsabile in materia di trasporti, quanto ho già esposto in quella sede.

I prodotti siciliani non possono essere instradati in continente (la stessa osservazione vale per quelli della sua Calabria, onorevole Reale, diretti in senso inverso) a mezzo di autotreni data la strozzatura rappresentata dallo stretto di Messina e l'enorme pedaggio imposto per il traghettamento sui *ferry-boats*.

Il traghettamento di qualsiasi merce costa lire 1.250 per tonnellata (e nel peso viene compresa non soltanto la merce, ma anche il peso della motrice e del rimorchio). Vi porto un esempio pratico: un autotreno da 20 tonnellate, a cui si devono aggiungere 11 tonnellate di peso dei due veicoli, porta ad una spesa di lire 51.110 per 12 chilometri di percorrenza; pertanto la tariffa sui *ferry-boats* attualmente grava in ragione di lire 255 al quintale, che corrisponde a quanto oggi gli autotrasportatori chiedono per il trasporto di una identica quantità di merce da Foggia a Napoli, cioè per una distanza di 198 chilometri. Che cosa succede, allora? Che la Sicilia viene di fatto distanziata dall'Italia centrale e meridionale di 200 chilometri, cioè molto di più di quanto non appaia geografi-

camente. Ella, onorevole ministro, comprenderà subito la gravità della situazione e si renderà conto di quanto queste tariffe siano nocive alla industrializzazione della Sicilia e ad un sano sviluppo agricolo dell'isola, come pure ad un facile piazzamento dei prodotti della terra di Sicilia.

Questo indipendentemente dalle tre autostrade indispensabili, la cui costruzione per altro non rientra nella sua competenza: la Messina-Catania-Siracusa, la Catania-Palermo, già in fase di progettazione, e la Messina-Palermo che i siciliani da tanto tempo invocano, ma che non hanno ancora potuto ottenere.

Se i collegamenti dei *ferry-boats* non diverranno economici, è inutile, ripeto, parlare di sviluppo industriale ed agricolo della Sicilia. Anziché diminuire, aumenterà il divario di produzione e di reddito tra le varie regioni d'Italia a danno della Sicilia, ed avremo ancora una volta sempre più marcate e divise due Italie, quella continentale e quella insulare.

Mentre le tariffe ferroviarie sono aumentate, la riduzione dei prezzi della nafta, della benzina, delle gomme ha alleggerito gli oneri degli autotrasportatori, e la massiccia concorrenza che gli stessi si fanno tra di loro — ne faceva cenno poco fa l'onorevole Colitto — ha contenuto il prezzo dei trasporti. Tenendo presente questa situazione, l'aumento delle tariffe ferroviarie ben poco ha inciso sul triangolo Genova-Milano-Brindisi, in quanto si tratta di regioni fornite di larghe strade, di ampie autostrade, dove il traffico ferroviario, da quanto mi risulta, è in diminuzione, mentre sono in aumento gli autotrasporti; mentre ha colpito in misura sensibilissima tutti i trasporti dell'Italia meridionale, e soprattutto quelli da e per la Sicilia.

Come vede, onorevole ministro, le mie osservazioni e considerazioni sono documentate; speriamo che la sua risposta e le sue decisioni siano altrettanto ragionevoli.

A mio modesto avviso, se non le macchine — perché comprendo che la portata dei *ferry-boats* non lo consentirebbe — almeno gli autocarri dovrebbero usufruire di una tariffa non superiore a quella applicata ai prodotti trasportati con normali carri ferroviari; ciò, naturalmente, nei limiti delle disponibilità offerte dagli attuali *ferry-boats* al traffico da e per la Sicilia.

Con questa soluzione l'amministrazione delle ferrovie dello Stato darebbe la prova di tener presenti le esigenze dell'economia siciliana. Sarebbe una soluzione limitata e prov-

visoria, ma dimostrerebbe che lo Stato va incontro alle esigenze della produzione siciliana e del rifornimento dell'isola.

Per risolvere radicalmente questo gravissimo problema occorre, onorevole ministro, che la sua amministrazione affronti e risolva un problema di portata colossale: fare in modo che l'attraversamento dello stretto non avvenga più per via mare, ma che sia invece avviato a soluzione l'attraversamento viario attraverso la costruzione del ponte sullo stretto, costruzione che eliminerebbe in maniera definitiva gli aggravi che pesano su tutta l'economia dell'isola.

Sono problemi, questi, che hanno dei precedenti tecnici e storici nella realizzazione di opere colossali specie nel nord America.

Il ponte sullo stretto è un'opera grandiosa, profondamente sentita dalle popolazioni siciliane e calabresi. È l'opera della nostra epoca, è un'opera che, per quanto complessa, deve praticamente congiungere due sponde che distano l'una dall'altra non più di tre chilometri e che con una soluzione mista — istmo più ponte — potrebbe essere notevolmente facilitata.

Il progresso scientifico e tecnico oggi ha fatto tali passi che nulla diventa impossibile in un'epoca in cui si viaggia nella stratosfera e si progettano voli verso altri pianeti e soprattutto si spendono migliaia di miliardi per missili o bombe atomiche.

Ora, la realizzazione del ponte sullo stretto dovrebbe, per un Governo dinamico, rappresentare, in fondo, nella sua realizzazione tecnica e negli impegni finanziari che essa comporta, un'opera relativamente modesta, data la vastità di altre opere che sono state realizzate in Italia o che ci si prepara a realizzare in quest'ultimo decennio.

Sono già stati effettuati, per conto della regione siciliana, gli studi e le indagini di carattere geologico e geofisico, nonché sondaggi meccanici nei fondali e nel sottosuolo dello stretto di Messina per accertare la possibilità di costruire un ponte sospeso fra la Sicilia e la Calabria.

Anche l'E.N.I., nell'estate del 1960, ha fatto studi e ricerche ed ha eseguito perforazioni sulla costa sicula e su quella calabra per accertamenti sulla sismicità della zona, ed ho motivo di ritenere che i risultati conseguiti siano positivi e diano modo a chi dovrà studiare il progetto di avere elementi sufficienti per compilarlo con cognizione di causa e con una certa celerità.

I convegni tenuti sia presso la camera di commercio di Catania sia presso quella di

Messina hanno posto in luce come le popolazioni sentano, profondamente sentano la necessità di questa opera che rappresenterebbe una soluzione ideale e nello stesso tempo colossale per l'avvenire della Sicilia, della Calabria e di tutta l'Italia meridionale.

Sembra che anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici abbia esaminato il problema e sia giunto a conclusioni positive, per quanto è stato possibile apprendere da qualche indiscrezione trapelata da quell'alto consesso. Ma quello che vi è di positivo è una dichiarazione formale fatta dal ministro Zaccagnini in una recente visita nella quale ha ricevuto il sindaco di Messina accompagnato da un nostro autorevole collega, l'onorevole Gullotti.

Credo in realtà che per realizzare quest'opera occorra la volontà concomitante del ministro dei lavori pubblici e del ministro dei trasporti. Ed è per tale motivo che ho fatto questa breve premessa ed incomincio così a chiamarla in causa, signor ministro.

Il ponte sullo stretto non dovrebbe solo risolvere il problema dei trasporti automobilistici — è evidentissimo — ma anche il trasporto ferroviario, e credo che per le ferrovie dello Stato l'attuale onere della navigazione nello stretto di Messina potrebbe essere notevolmente ridotto ed i traffici accelerati. Occorre però che contemporaneamente le ferrovie dello Stato pongano allo studio i progetti per allacciare l'attuale rete ferroviaria a quelle che dovranno essere domani le rampe di accesso al ponte sullo stretto. Sono opere che comportano alcune decine di miliardi di spesa e che renderebbero possibile l'utilizzazione del ponte sullo stretto per i trasporti merci e passeggeri riducendo altresì di molto il tempo che ora si impiega per l'imbarco, il traghettamento e lo sbarco degli attuali *ferry-boats* dei carri merci e delle vetture passeggeri.

La gestione del ponte è opinione generale che sarebbe largamente attiva anche per il notevole traffico turistico che avverrebbe verso la Sicilia dal nord-Italia. Le attuali navitraghetto, come già accade in talune stagioni dell'anno, potrebbero essere utilizzate per il traffico dalla Sardegna che potrebbe ricevere notevole impulso e vantaggio. So che l'ultimo traghetto messo in linea dalla Sardegna a Civitavecchia ha veramente soddisfatto le popolazioni sarde, che potrebbero con altri *ferry-boats* vedere accelerato o incrementato il movimento merci e passeggeri.

Dicono — io non ho elementi per affermarlo — che proprio nella sua amministra-

zione, onorevole ministro, persistono delle zone d'ombra, che vi sono delle prevenzioni e delle perplessità, che chi è interessato ai *ferry-boats* non vuole vedersi sottrarre né essere costretto a sostituire questo traffico marittimo col traffico viario. Ora, se queste riserve non sono giuste e dimostrate, evidentemente non hanno alcun fondamento e sono convinto che lei, onorevole ministro, saprà chiarire il pensiero della sua amministrazione.

Onorevole ministro, dopo che con tanta paziente attenzione mi ha scoltato, spero e mi auguro che nella sua replica vorrà esprimermi il suo pensiero e quali impegni di massima ella intende prendere per avviare a soluzione quest'opera grandiosa, che sarebbe la più seria e la più concreta dimostrazione della ferma volontà del Governo in ordine alla rinascita dell'Italia meridionale e della Sicilia. Un'opera di questo genere segna una tappa, il cui raggiungimento dovrebbe riempirla d'orgoglio, onorevole ministro. Io ho espresso modestamente una parola di speranza e mi auguro che nella sua replica, onorevole ministro, ella sappia rispondermi con una parola che significhi certezza. (*Applausi a destra*).

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

FIUMANÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, a me pare che il bilancio che ci vien presentato abbia il carattere di un bilancio di attesa. In occasione della discussione del bilancio dell'anno scorso, infatti, vennero posti con forza alcuni problemi che stanno dinanzi al Ministero dei trasporti e all'azienda ferroviaria. Nel bilancio di quest'anno a me pare che in direzione della necessità di giungere alla soluzione di tali problemi che hanno formato oggetto, appunto, di discussione sul bilancio di previsione dello scorso anno — si navighi ancora nell'incertezza e, quindi, non si sia pervenuti ad alcuna conclusione. Si potrebbe obiettare che giungere a conclusione su argomenti così importanti e riguardanti settori così delicati non è facile e richiede del tempo; ma all'obiezione si potrebbe rispondere che in questa direzione gli studi dovrebbero ormai essere molto avanzati, e per quanto si riferisce al problema della riforma del Ministero dei trasporti e, in particolare, per quanto attiene alle competenze del ministro, che dovrebbero essere allargate a tutti i settori dei trasporti, da quello viario a quello stradale, da quello ferroviario a quello della navigazione per via d'acqua e a quello aereo. E mi pare che si do-

vrebbe arrivare ad una conclusione il più sollecitamente possibile, nell'interesse generale.

Mi sembra dunque che questo sia un bilancio di attesa. Non si intravede infatti un cambiamento, quale invece è stato ed è sollecitato tuttora in questa Camera, al Senato ed anche nell'opinione pubblica del paese.

Credo che occorra, in generale, rilevare — e ciò rilevasi anche dalla relazione dell'onorevole Giuseppe Reale, con passione elaborata —, l'esistenza di una tendenza alla liberalizzazione; una tendenza che vuole spingere sempre più in direzione della liberalizzazione del servizio dei trasporti, quando, a mio avviso, si tratta, caso mai, di riconoscere la funzione pubblica di tale servizio e di sottolinearla. Tendenza, quindi, ad insistere troppo anche sul concetto di economicità, anche quando non si manca di riconoscere il fine politico-sociale del servizio in discussione. E qui, occorre aggiungere, non si pone in discussione l'esigenza dell'economicità del servizio, ma si vuole sottolineare che di fronte all'economicità, sullo stesso terreno, bisogna porre i problemi d'ordine politico e sociale che sono legati al settore dei trasporti.

Anche per quanto attiene al problema della riforma e conseguente allargamento delle competenze del Ministro dei trasporti ed a quello della riforma dell'azienda delle ferrovie dello Stato, ho l'impressione si insista troppo sotto questo profilo, in direzione cioè, della liberalizzazione e dell'economicità del settore.

A mio modo di vedere, al coordinamento occorre arrivare in tutti i settori dei trasporti, ivi compresi quelli attualmente non rientranti nella sfera di competenza del Ministero, ma non per abdicare ad una parte dei pubblici poteri esercitati dal Ministero dei trasporti! Ma, caso mai, per poter esercitare questi ultimi in maniera più efficace.

Debbo subito precisare che il mio intervento non affronterà i numerosi problemi richiamati nell'impegnata relazione dell'onorevole Reale, ma tenderà ad attirare l'attenzione del Governo e della Camera sulla situazione dei trasporti nel Mezzogiorno. Eviterò, quindi, di soffermarmi su tutti i problemi di carattere generale e tecnici anche perché essi formeranno oggetto di intervento da parte di altri colleghi di gruppo più esperti di me.

Sul piano generale mi limiterò, pertanto, a richiamare l'esigenza, ai fini di una più organica politica dei trasporti: di un coordinamento degli investimenti pubblici e privati secondo rigorosi criteri di priorità settoriale, temporale e territoriale; di un coordinamento

fra tutti i trasporti (su strada, su rotaia, per via aerea e per via d'acqua), in vista delle esigenze dello sviluppo economico del paese e non di interessi particolari, con l'obiettivo di contribuire, anche attraverso la politica dei trasporti, all'eliminazione degli squilibri economici e sociali esistenti tra le varie regioni; di maggiori investimenti a favore dell'azienda ferroviaria, allo scopo di conseguire un effettivo ammodernamento della rete e di garantire la sicurezza dei trasporti sulla base di un reale progresso tecnico.

Altro criterio da seguire è quello della gestione pubblica del settore dei trasporti, con l'esclusione delle aziende private in tutti i campi, dai trasporti urbani a quelle aerei e fluviali, e loro conseguente sostituzione con aziende pubbliche facenti capo allo Stato o agli enti locali (regioni, province, comuni), con le debite eccezioni.

Il richiamo a questi orientamenti generali di una politica dei trasporti veramente moderna ed efficiente era necessario proprio per inquadrare la trattazione che mi accingo a fare. È infatti evidente che la politica dei trasporti incide direttamente sullo sviluppo del Mezzogiorno e sul suo progresso economico e sociale, che il Governo si è impegnato a promuovere di fronte al Parlamento e al paese.

Delle ripercussioni della politica dei trasporti e, soprattutto, dell'indirizzo generale del Governo sullo sviluppo economico del sud si è ampiamente parlato nei primi mesi di quest'anno nel corso dell'appassionato dibattito apertosi sulla politica meridionalistica ad iniziativa del gruppo comunista e di altri gruppi. Se si eccettua la differente posizione dei vari settori della Camera sulla gestione pubblica dei trasporti (in particolare sulla gestione dei trasporti attualmente affidati in concessione tanto nel settore ferroviario quanto in quello degli autoservizi), pare a me che in questa Camera si sia formata una piattaforma di convergenza, sia in sede di discussione del bilancio di previsione del 1960-61, sia in occasione di questo dibattito sul bilancio 1961-62 con riferimento, in particolare, alla relazione Reale.

A questo proposito occorre aggiungere che l'onorevole Pella, in occasione della discussione sui bilanci finanziari, ha dovuto riconoscere l'esigenza per lo Stato di intervenire con un piano per affrontare ed avviare a soluzione il grave problema delle strutture ferroviarie, del loro ammodernamento, del loro riassetto, per rendere sicura ed efficiente la rete ferroviaria. Parlo del piano

di 800 miliardi, di cui il Parlamento si dovrà pure occupare, visto ch'è stato già presentato dal Governo.

L'onorevole Ferrari Aggradi, ministro *ad interim* dei trasporti, in occasione della discussione del bilancio 1960-61, a questo proposito e in riferimento al Mezzogiorno aveva fatto affermazioni che possono essere condivise dal nostro gruppo. Del resto, gli onorevoli Colasanto, Basile, Petrucci, Schiano, Bogoni, particolarmente in occasione della discussione del bilancio dell'anno scorso, hanno posto l'accento sul problema dei trasporti nel Mezzogiorno. Vi sono molti punti di vista, tanto da parte del Ministero, quanto degli altri colleghi dei vari gruppi, che confluiscono nell'affermazione che occorre una maggiore attenzione sul problema dei trasporti nel Mezzogiorno.

L'onorevole Ferrari Aggradi, intervenendo in Commissione, e poi rispondendo ai vari oratori in Assemblea, così si esprimeva a proposito del problema che ho cercato di sottolineare: « Non vi è dubbio che i trasporti hanno nella nostra economia un peso ed un'importanza crescenti, sia per il numero dei lavoratori a cui danno occupazione, sia per la quota di risorse nazionali che assorbono. Ma ciò che merita di essere soprattutto sottolineato è che i trasporti costituiscono uno degli strumenti fondamentali della nostra politica di sviluppo e devono essere senz'altro considerati come un settore propulsivo, nel senso che la struttura condiziona e, al tempo stesso, determina l'espansione complessiva delle attività produttive ».

Ed egli in altra parte del suo discorso, sottolineando la particolarità della situazione del Mezzogiorno, sempre ai fini del problema in discussione, continua: « La configurazione geografica ed orografica del nostro paese contribuisce a dare particolare risalto e peso al problema dei trasporti. Ma vi è qualcosa di più: essendo il nostro paese situato ai margini del continente europeo, il nostro sistema di trasporti deve essere particolarmente efficiente. Noi non daremmo, infatti, un doveroso contributo alla formazione del M.E.C. se non ponessimo in essere una premessa fondamentale a tale formazione: diminuire, attraverso un efficiente sistema di trasporti, le distanze esistenti e facilitare, in ogni modo possibile, lo sviluppo dei traffici.

Ricorre quindi il problema particolare della politica dei trasporti del nostro paese, quello di accorciare le distanze, avvicinare i mercati del nostro paese, in particolare quel-

li meridionali ed insulari, ai mercati del nord Italia e dell'Europa centrale ».

E, rispondendo ad un onorevole collega, diceva: « Sono pure convinto che bisogna fare sforzi particolari in favore del Mezzogiorno e desidero aggiungere che ciò va fatto non solo per motivi politici, sentimentali o di giustizia, ma anche per motivi economici. Nel Mezzogiorno vi sono infatti risorse inutilizzate che dobbiamo valorizzare nell'interesse generale del paese: sono risorse umane e risorse naturali che possono fornire un contributo notevole al progresso della nostra economia ». E non ha voluto rinunciare ad uno *slogan*, poiché ha concluso: « Facciamo in modo che si possa andare a Reggio Calabria nello stesso tempo e nelle stesse condizioni con cui si va a Milano. Essendo infatti pressoché uguale la distanza che separa i due centri da Roma... ».

Ho voluto sottolineare alcuni passi dell'intervento del ministro Ferrari Aggradi sul bilancio 1960-61 per rendere evidente di fronte alla Camera e al signor ministro che sulla necessità di un intervento nel Mezzogiorno per il settore dei trasporti, esiste, per lo meno, un accordo formale. Adesso dobbiamo vedere nei fatti quanto vi sia di reale.

Sul terreno formale si può dire che le relazioni di maggioranza al bilancio in discussione (del senatore Florena al Senato, dell'onorevole Giuseppe Reale qui alla Camera) partono dalla premessa della riconosciuta esigenza di intervenire per quanto riguarda la politica dei trasporti nel Mezzogiorno. Ma io debbo aggiungere che alle parole — e talvolta si tratta anche di belle parole — non seguono ancora i fatti. E i fatti quali sono? Qual è la situazione esistente nel Mezzogiorno nel campo dei trasporti?

Credo che la situazione dei trasporti nel Mezzogiorno non corrisponda ancora alle affermazioni della politica ufficiale. Guardiamo anzitutto alla situazione delle strade statali, provinciali e comunali. Ella, signor ministro, potrebbe dirmi che questo problema è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Io le risponderò che noi il problema delle strade lo guardiamo anche in prospettiva, per quanto si riferisce alle competenze che dovranno pur spettare un giorno al Ministero dei trasporti, se dovremo arrivare, come penso, a una coordinata politica in questo settore, oltre che per le incidenze che anche oggi lo fanno ricadere sotto la responsabilità del suo Ministero.

Per quanto riguarda le strade statali, dobbiamo dire che, circa il numero, ci troviamo

alla stessa stregua (anzi, con qualche punta in più) del centro-nord, in quanto nelle regioni del Mezzogiorno trovasi poco più della metà delle strade statali. Ma in che stato si trovano? Qual è la loro funzionalità? Come rispondono al traffico, alle esigenze dei trasporti? Considerando queste cose, il rapporto cambia di gran lunga a sfavore del Mezzogiorno. È quanto riconosce Luigi Tocchetti che, ne *L'industria meridionale*, la pubblicazione degli industriali della provincia di Napoli, nel numero marzo-aprile 1960 osserva che nel Mezzogiorno le strade statali hanno uno sviluppo di poco maggiore di quelle del nord, ma sottolinea la loro deficienza, la loro mancanza di funzionalità, il fatto che esse impediscono, piuttosto che agevolare, il traffico, soprattutto quello sulle grandi e sulle medie distanze.

Per quanto si riferisce alle strade comunali e provinciali, la situazione è ancora peggiore. Per quanto riguarda quest'ultime è vero che, mercè l'intervento della Cassa per il mezzogiorno, le amministrazioni provinciali hanno avuto la possibilità di occuparsi del sistema viario provinciale e di dare ad esse una qual certa sistemazione, ma ciò non vale affatto quanto si riferisce alle strade comunali. Il rapporto tra strade comunali nel sud e nel resto d'Italia è a completo sfavore del Mezzogiorno; nel sud, infatti, esiste solo il 5 per cento della rete viaria comunale. I collegi si renderanno quindi conto della grave situazione esistente nel campo delle strade ordinarie.

Lo stesso vale per quanto concerne le ferrovie in concessione ed i servizi automobilistici in concessione, per trasporto di persone e di cose.

Per quanto riguarda i servizi in concessione la situazione è questa: nell'Italia centro settentrionale abbiamo 60 linee per una lunghezza di esercizio di chilometri 2.446 con 2 miliardi 700 milioni 70 mila viaggiatori-chilometro; nell'Italia meridionale e nelle isole abbiamo 41 linee per una lunghezza di esercizio di chilometri 2.619 con 1 miliardo questo servizio, sia viaggiatori sia operatori. Su un totale, dunque, di 101 linee il Mezzogiorno ha 41 linee, e questo numero non sarebbe inadeguato rispetto alla situazione esistente nel centro nord, e anche per quanto si riferisce alla lunghezza di esercizio (poiché nel nord abbiamo chilometri 2.446 e nel sud 2.619). Ma il divario forte è nel numero dei viaggiatori-chilometro, perché nel sud abbiamo 1 miliardo e 229 milioni viaggiatori-chilometro e al nord invece oltre 2 miliardi

viaggiatori-chilometro. Senza tener poi conto del gravissimo stato d'inefficienza del materiale, delle linee e dei servizi.

Il problema non è quindi soltanto e, soprattutto, quello della quantità, esso investe il funzionamento delle ferrovie in concessione nei confronti delle quali si sono levate critiche da parte di tutti, nel Parlamento e fuori del Parlamento, specie da coloro che sono costretti a richiedere le prestazioni di questo servizio, sia viaggiatori che operatori economici per il trasporto merci.

Quanto ai servizi automobilistici la situazione è denunciata dalle stesse cifre: nell'Italia centro-settentrionale 7400 linee; nell'Italia meridionale 2.500, cioè un terzo. La lunghezza di esercizio: nell'Italia settentrionale: 370 mila chilometri, nel Mezzogiorno 115 mila chilometri; viaggiatori-chilometri, nel nord 11 miliardi 737 milioni 500 mila; nel mezzogiorno 3 miliardi 812 mila viaggiatori-chilometro, cifra questa che corrisponde a poco più di un quarto dei viaggiatori chilometro del nord. Se poi si tiene conto della motorizzazione civile, del suo ineguale sviluppo nel nord e nel sud, anche sulla base delle immatricolazioni avvenute nel 1960 (vedi pubblicazione *Automobile in cifre* dell'A.N.F.I.A.), non v'è chi non veda la precarietà del Mezzogiorno. Per quanto riguarda le ferrovie dello Stato, se si guarda alla situazione esistente negli Abruzzi, nel Molise, in Campania e nelle altre regioni del Mezzogiorno e nelle isole, si può arrivare alla conclusione che tanto per l'estensione quanto per l'efficienza le ferrovie dello Stato non corrispondono affatto alle esigenze dello sviluppo economico né concorrono — nel momento in cui ciò si sollecita da tutte le parti — alla eliminazione sia pure graduale del dislivello fra nord e sud, che pure dovrebbe trovare una soluzione sulla base della linea generale di politica del Governo e delle sollecitazioni delle popolazioni nei confronti del Parlamento e dello stesso Governo.

Per quanto concerne i lavori in corso con l'intervento della Cassa per il mezzogiorno, come l'avvio del raddoppio del binario Batipaglia-Reggio Calabria, come la « dieselizzazione » della Bari-Reggio Calabria ed altri lavori iniziati in Sardegna e in Sicilia, è evidente che anche dal punto di vista dell'espansione e dell'efficienza di questi servizi, l'attuale situazione non corrisponde all'idea di una politica che intervenga energeticamente nello sviluppo economico-sociale del mezzogiorno d'Italia.

Concludendo, a me sembra si possa dire che la situazione nel Mezzogiorno, nel campo dei trasporti, è difficile e che non bastano i lavori e gli stanziamenti che sono stati annunciati e che in parte sono stati approvati perché si possa guardare al futuro prossimo con ottimismo.

A questo punto ci si potrebbe obiettare che non teniamo conto delle autostrade. Al piano autostradale noi rivolgiamo le nostre critiche di principio, in quanto esso non corrisponde alla formulazione di un piano generale di sviluppo economico e sociale per il nostro paese, in particolare per il Mezzogiorno; esso è un piano settoriale, che corrisponde, soprattutto, agli interessi dei monopoli che operano nel campo della motorizzazione, in particolare in quello automobilistico. D'altro canto, nessuno si può illudere che il piano annunciato possa risolvere neanche i problemi dei trasporti, in particolare del Mezzogiorno, sotto il profilo dello sviluppo economico, sociale e culturale.

Credo che l'onorevole ministro ed i colleghi di altri gruppi potrebbero anche obiettarmi che questi sono fatti denunciati da parte dell'opposizione e per fini di opposizione politica.

Noi rispondiamo che l'intervento del Ministero in direzione del Mezzogiorno non ha corrisposto nemmeno ai postulati della politica generale del Governo e in particolare della politica di intervento nel campo dei trasporti. Il Governo ed il Ministero dei trasporti hanno una responsabilità non lieve nella mancata graduale riduzione del dislivello, anzi sono responsabili dell'aumentato dislivello del sud nei confronti del nord nel campo dei trasporti.

L'affermazione non è mia, ma dell'onorevole Pastore, il quale nella sua relazione sull'attività di coordinamento della Cassa per il mezzogiorno, presentata nell'aprile di quest'anno, nella parte prima, capitolo primo, paragrafo terzo, scrive: « In conclusione dunque l'intervento ordinario dello Stato nel Mezzogiorno, crescente in termini assoluti, è stato nettamente decrescente in termini relativi nei confronti del centro-nord e dell'Italia in complesso. Ne consegue che l'opera della Cassa per il mezzogiorno, nella misura in cui l'intervento ordinario dei ministeri è stato inferiore alla media nazionale, ha avuto carattere sostitutivo, anziché aggiuntivo come previsto dalla legge istitutiva ».

E ciò vale per tutti i ministeri, ma in particolare per il Ministero dei trasporti. Infatti a pagina 53 della stessa *Relazione sul-*

l'attività di coordinamento, nell'ultimo capoverso, si afferma: « Tanto per il Ministero dei lavori pubblici quanto per quello dei trasporti l'incremento degli investimenti nel Mezzogiorno è stato inferiore a quello del centro-nord e dell'Italia nel complesso: la percentuale degli interventi di questi Ministeri che si localizza nel Mezzogiorno è stata per altro decrescente ».

Credo che le affermazioni dell'onorevole Pastore non possano essere contestate. Nel Mezzogiorno, nonostante le belle parole in favore di un intervento nel campo dei trasporti, i risultati sono quelli che sono. Quindi è giustificata la nostra critica, in quanto non si è operato sollecitamente nel quadro di una politica generale di sviluppo da perseguire nel paese.

Adesso desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e dei colleghi sulla situazione particolare dello stretto di Messina. L'onorevole Bonino, che mi ha preceduto, ha sollecitato la soluzione del problema di un adeguato sistema di trasporto nello stretto, soluzione mai abbastanza sollecitata. I centri ferroviari di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni vanno meglio curati, meglio potenziati. Il sistema dei trasporti deve trovare migliore considerazione, anche per quanto si riferisce alle tariffe, in particolare per quanto si riferisce alle tariffe per il traghetto degli automezzi. Da parte nostra, il problema è stato oggetto di numerose interrogazioni rivolte tutte al Ministro dei trasporti. La risposta a queste nostre interrogazioni, per la verità, è stata un po' contraddittoria. Ad una di esse, ad esempio, si rispondeva, alcuni mesi fa, che, in tema di politica tariffaria discriminatoria a favore delle zone dello stretto, in particolare delle province di Messina e Reggio Calabria, e più specificamente per gli autoveicoli targati RC e ME, non era possibile intervenire con ulteriori provvedimenti migliorativi perché le tariffe praticate oggi, nei confronti di quelle in vigore prima della guerra, hanno raggiunto certi coefficienti che non sono certo superiori rispetto a quelli praticati in generale nel resto del paese.

Anche a proposito della richiesta di riduzione della tariffa per gli autoveicoli di altre regioni o anche esteri, il ministro ha dato una risposta negativa, affermando che ciò sarebbe in contrasto con le esigenze finanziarie dell'amministrazione.

Rispondendo ad un'altra interrogazione, il ministro ha annunciato che il Ministero aveva preso in considerazione la richiesta e

aveva ridotto per gli autoveicoli targati RC e ME la rispettiva tariffa, in considerazione della complementarietà dell'economia delle due province che insistono sullo stretto. In particolare, la tariffa era stata ridotta del 35 per cento per i traghetti degli automezzi di andata e ritorno, rispetto alla tariffa di sola andata. Una riduzione, anche se inferiore, è stata inoltre praticata per il traghetto degli automezzi provenienti da altre destinazioni.

A me pare, a questo proposito, che quanto ha testé affermato l'onorevole Bonino debba essere sottolineato con vigore. Se davvero siamo convinti che nel Mezzogiorno vi sono risorse importanti che hanno bisogno di essere valorizzate, conosciute, esportate, è necessario che svolgiamo una politica tariffaria che tenga conto della realtà e di queste esigenze che non sono certo secondarie e che non vanno trascurate anche nel quadro di una sana politica tariffaria.

Desidero richiamare l'attenzione del ministro su un altro argomento che è stato fatto oggetto di un ordine del giorno da me presentato e accettato come raccomandazione dal Governo; alludo alla costruzione della seconda invasatura per navi-traghetto nel porto di Reggio Calabria. È necessario intervenire in tempo, anziché essere costretti poi, all'ultimo momento, ad intervenire con provvedimenti d'emergenza e incompleti. Già l'onorevole Giuseppe Reale nella sua relazione al bilancio ha accennato all'incapacità di trasporto delle navi-traghetto, le quali, nel mese di marzo, hanno raggiunto la punta massima rispetto alla loro capacità di trasporto di carri. Il ministro prevede che nei prossimi dieci anni ci sarà un incremento di circa il 40 per cento per le merci e del 35 per cento per il trasporto dei passeggeri. È necessario, dunque, provvedere finché si è in tempo. Anche con queste previsioni che, secondo me, si mantengono ad un limite che non è il massimo, è necessario che il Governo si prospetti l'esigenza di un rapido esame della situazione nello stretto di Messina.

Desidero ancora richiamare l'attenzione del ministro Spataro sul problema del raddoppio del binario Battipaglia-Reggio Calabria. Sono passati sette anni dall'inizio dei lavori e ancora si è rimasti al solo raddoppio di 114 chilometri di linea, mentre sono in corso lavori per 11 chilometri e sono d'imminente inizio 41 chilometri: rimangono quindi 134 chilometri di linea per i quali ancora non si sono trovati i finanziamenti. Il problema non interessa solo la Calabria, ma l'intera nazione e i suoi stessi traffici in-

ternazionali. Eppure, continuando di questo passo, nel 1970 la linea Battipaglia-Reggio Calabria non sarà ancora stata completamente raddoppiata. Mancano 45 miliardi di lire necessari allo scopo, ma poiché si tratta di un problema di ordine primario per quanto riguarda il settore dei trasporti, esso deve essere rapidamente affrontato e risolto.

Credo sia doveroso da parte nostra sottolineare l'esigenza dell'ammodernamento e della sicurezza dei trasporti ferroviari. L'onorevole ministro rispondendo ad un apposito ordine del giorno in Commissione ha dato assicurazioni ed ha fornito cifre relative agli interventi operati in questo settore, ma io credo che, anche rimanendo sulla base di quelle cifre, non sia possibile dare un giudizio positivo circa le prospettive di una rapida soluzione del problema dell'accorciamento delle distanze tra le zone adriatiche e ioniche dell'Italia meridionale ed il resto del paese.

Desidero infine richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul problema fatto oggetto dal collega Misefari, anche a nome degli altri deputati comunisti calabresi, di un ordine del giorno presentato in Commissione per il consolidamento e la protezione della ferrovia jonica Reggio-Bari, specie nel tratto Reggio Calabria-Metaponto, provato reiteratamente dalle incursioni torrentizie e dalla violenza dei marosi; mi preme, a tal proposito, sottolineare che solamente attraverso un'organica sistemazione dei corsi d'acqua del versante interessato si può raggiungere lo scopo.

Ella ha risposto, onorevole ministro, che il problema è di competenza soprattutto della Cassa per il mezzogiorno. Ammesso che così sia, ritengo comunque che si tratti di cambiare orientamento, nel senso che si debba cessare di considerare la zona jonica come una zona da lasciare in balia degli eventi atmosferici ricorrenti, e ciò, in particolare, anche ai fini della sicurezza della circolazione ferroviaria e della migliore utilizzazione della rete esistente. L'opinione pubblica è al corrente degli incidenti purtroppo luttuosi che sono occorsi su questa linea. L'esigenza di mutare orientamento indirizzandosi verso una sistemazione generale della zona dal punto di vista idrogeologico appare pertanto inderogabile, anche per ciò che attiene alla competenza del Ministero.

Ritengo, concludendo, che il Mezzogiorno abbia diritto a maggiori interventi, al rispetto, in definitiva, delle decisioni e degli orientamenti dal Parlamento. Il Governo deve

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1961

passare seriamente dalle parole ai fatti. Il rilievo non significa che niente sia stato fatto, si è fatto qualcosa e si sta facendo ancora, ma, secondo me, procedendo in questo modo, con questo ritmo, non si affronta in termini utili ed idonei il problema dei trasporti nel quadro generale di una politica di sviluppo e di rinascita del Mezzogiorno, per la eliminazione, sia pure graduale, degli squilibri tra nord e sud. Il dislivello economico tra le varie regioni d'Italia non scomparirà certo a breve scadenza; anzi, se non si cambiano le direttive nel campo degli investimenti e degli interventi per il Mezzogiorno, questo obiettivo sarà di difficile e lontano ottenimento, come giustamente sottolineava l'onorevole Pastore nella relazione presentata al Parlamento nell'aprile scorso. Il Mezzogiorno, ripeto, ha di-

ritto ad una maggiore attenzione, al rispetto delle decisioni e degli orientamenti espressi dal Parlamento. È ormai giunto il momento di passare dalle parole ai fatti; lo esige non soltanto l'interesse del Mezzogiorno, il quale vuole la propria rinascita, ma l'interesse di tutto il paese. (*Applausi a sinistra*).

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

La seduta termina alle 13,45.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI