

## DCLXXXIV.

## SEDUTA DI LUNEDÌ 17 SETTEMBRE 1962

## PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi</b> . . . . .	33181
<b>Disegno di legge (Presentazione)</b> . . . . .	33187
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3595) . . . . .	33183
PRESIDENTE . . . . .	33183
POLANO . . . . .	33183
SPADAZZI . . . . .	33188
COLASANTO . . . . .	33192
BARDANZELLU . . . . .	33203
GEFTER WONDRIK . . . . .	33206
BOGONI . . . . .	33209
MARCHESI . . . . .	33214
BIANCHI GERARDO . . . . .	33219
<b>Proposte di legge:</b>	
(Annunzio) . . . . .	33181, 33221
(Trasmissione dal Senato) . . . . .	33181
<b>Proposte di legge (Svolgimento):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	33182
FODERARO . . . . .	33182
CAPPUGI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	33182, 33183
<b>Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (Annunzio di trasmissione di atti)</b> . . . . .	33182
<b>Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	33221, 33229
GUIDI . . . . .	33229
<b>Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)</b> . . . . .	33182

## La seduta comincia alle 16,30.

CUTTITTA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 13 settembre 1962.

(È approvato).

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Battistini, Graziosi, Montini, Repposi, Sabatini, Sarti e Turnaturi.

(I congedi sono concessi).

## Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Comunico che il Senato ha trasmesso il seguente provvedimento, già approvato dalla XIV Commissione della Camera e modificato da quella XI Commissione.

GENNAI TONIEITI ERISIA; FORNALE ed altri e ANGELINI LUDOVICO ed altri: « Sospensione dei termini di cessazione del servizio, di cui al regio decreto 30 settembre 1938, n. 1631, a favore dei primari, aiuti ed assistenti ospedalieri » (1621-2122-3070-B).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione che già lo ha avuto in esame, nella stessa sede.

## Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate le seguenti proposte di legge:

PELLEGRINO ed altri: « Provvedimento contro la sofisticazione da zucchero del vino » (4127);

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

PENNACCHINI: « Conferimento di posti disponibili nella qualifica iniziale del ruolo organico della carriera diplomatico-consolare » (4128).

Saranno stampate e distribuite. Avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, le proposte di legge saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

#### Trasmissione dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

PRESIDENTE. Comunico che il presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro ha trasmesso, ai sensi della legge 25 luglio 1959, n. 593, le variazioni apportate allo stato di previsione della spesa di quel consesso per l'esercizio finanziario 1961-62.

Il documento è depositato in segreteria a disposizione dei deputati.

#### Annuncio di risposte scritte ad interrogazione.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai ministeri competenti risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

#### Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella d'iniziativa dei deputati Foderaro e Sammartino:

« Miglioramenti economici al clero congruato » (3702).

L'onorevole Foderaro ha facoltà di svolgerla.

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

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Foderaro e Sammartino:

« Concessione di una indennità integrativa mensile al clero congruato » (3703).

L'onorevole Foderaro ha facoltà di svolgerla.

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

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato Pintus:

« Adeguamenti economici per il clero » (3955).

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

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

L'urgenza, già accordata alla precedente proposta di legge Foderaro, s'intende estesa alla proposta di legge Pintus, di analogo oggetto.

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Sabatini, Scalia, Zanibelli, Donat-Cattin, Gitti e Armato:

« Estensione ai segretari comunali e provinciali e ai dipendenti degli enti locali dei benefici previsti dalla legge 19 aprile 1962, n. 176 » (4064).

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

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato Pintus:

« Attribuzione ai segretari comunali e provinciali di un assegno mensile, non pensionabile, pari a lire 70 per ogni punto di coefficiente di stipendio » (4075).

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

Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, 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 1962 al 30 giugno 1963 (3595).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, la Camera discute per l'ultima volta in questa legislatura gli stati di previsione della spesa dei singoli dicasteri. Quindi, questo è l'ultimo bilancio dei trasporti che discutiamo in questa legislatura. Perciò ritengo che, occupandomi dei problemi ferroviari e del traffico della Sardegna, convenga fare il punto su quelle che sono state le nostre battaglie in questi quattro anni e mezzo della terza legislatura, delle cose realizzate e di quelle che ormai resteranno affidate a coloro che saranno qui come rappresentanti della Sardegna nella prossima legislatura.

Vorrei anzitutto esprimere un vivo ringraziamento al relatore, onorevole Boidi, per avere egli destinato una particolare trattazione nel suo pregevole testo al problema dei trasporti ferroviari in Sardegna. Molto giustamente egli inizia questa parte della sua relazione con un richiamo che mi piace citare: « Il lungo dibattito svoltosi in Parlamento sul provvedimento legislativo che fu denominato « piano di rinascita della Sardegna », e al quale vivamente si interessò la opinione pubblica italiana, ha messo particolarmente in luce le esigenze prioritarie della Sardegna, per quanto attiene al settore dei trasporti. Già nei lavori preparatori del piano (commissione consultiva di studio, nominata nel dicembre 1951, e gruppo di lavoro, nominato nel luglio 1959) era stata messa in evidenza la necessità di una priorità assoluta degli interventi nel settore dei trasporti e del completamento delle infrastrutture stradali, poiché questi fattori costituiscono la premessa indispensabile ad ogni sviluppo economico e sociale della regione e tutti gli altri investimenti pubblici e privati sono subordinati alla rapida e completa attuazione di essi, così in termini di produttività come di assorbimento di manodopera ».

Tutto ciò è senza dubbio esatto, e l'onorevole Boidi, con il quale nel corso di questa legislatura ho condiviso le fatiche del comune lavoro nella Commissione trasporti della Camera, credo vorrà darmi atto che in questi quattro anni e mezzo non ho tralasciato occasione, ogni qualvolta se ne offrisse la possibilità, sia in sede di discussione dei bilanci annuali di spesa, sia nella discussione di singole leggi, per perorare appunto la causa della priorità assoluta delle esigenze dei trasporti e delle comunicazioni, premessa indispensabile ad ogni sviluppo economico e sociale della regione sarda.

La lotta instancabile che noi comunisti sardi abbiamo condotto per il potenziamento dell'autonomia regionale conquistata dal popolo sardo e per l'attuazione dello statuto speciale, soprattutto in quella parte che prevede l'impegno dello Stato a finanziare un piano di rinascita economica e sociale dell'isola, ci ha portato a denunciare la inadeguatezza dei servizi di collegamento dell'isola con il continente e il caotico stato dei servizi dei trasporti al suo interno, e a chiedere che gli interventi dello Stato nel settore dei trasporti in Sardegna abbiano un carattere prioritario, dovendo il sistema dei trasporti favorire e precedere tempestivamente, e non seguire sempre e con ritardo, come finora è

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

avvenuto, le tendenze di sviluppo dell'economia sarda, soprattutto in previsione dell'attuazione del piano di rinascita.

In sostanza, in tutti questi anni abbiamo chiesto al Governo, ai ministri dei trasporti, della marina mercantile, delle poste e telecomunicazioni, e alla Cassa per il mezzogiorno, di tener presente la particolare condizione della Sardegna e di procedere a riparare con ritmo il più possibile accelerato quei torti che lo Stato monarchico prima e il fascismo poi hanno fatto alla Sardegna, abbandonandola e dimenticandola per tanto tempo. La Sardegna, infatti, è l'unica regione di Italia separata dal continente da un così vasto specchio di mare: 232 chilometri nel tratto più breve, Olbia-Civitavecchia. La Sicilia, nel tratto più breve dello stretto di Messina, non dista invece che 8 chilometri dal continente.

Ma la Sardegna è anche una terra ricca di risorse potenziali, che, se valorizzate, possono dare un notevole contributo allo sviluppo dell'economia sarda, nonché dell'economia nazionale. Questa particolare situazione della Sardegna impone dei doveri allo Stato, che esso ha però sempre trascurato. Solo oggi, dopo una lotta tenace di questi ultimi due decenni delle forze democratiche autonomistiche della Sardegna, ivi comprese, in prima posizione, quelle del partito comunista, si è riusciti a smuovere lo Stato da quella posizione di trascuratezza e di abbandono e a spingerlo verso l'adempimento di un suo preciso dovere: quello di aiutare la regione italiana in situazione più debole tra tutte per la sua disagiata posizione geografica e per il suo passato di abbandono ad andare avanti, a progredire verso una meta da raggiungere che è quella del superamento del troppo grande dislivello tra essa e le regioni più progredite del nostro paese.

Questo è stato il senso della battaglia che noi, con fede di comunisti, al servizio del nostro popolo, e con attaccamento di figli alla nostra madre terra, abbiamo combattuto qui in Parlamento, lungo tutti questi anni.

Credo che ora, parlando sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1962-63 — che è l'ultimo, ripeto, dei bilanci dei trasporti di questa legislatura — convenga pertanto fare un consuntivo e vedere se gli organi dello Stato, e in questo caso l'amministrazione dei trasporti, abbiano compreso il loro dovere e mantenuto i loro impegni verso la Sardegna. I motivi fondamentali per cui ci siamo battuti in questi anni sono stati in primo luogo il problema del livellamento delle condizioni di trasporto

della Sardegna rispetto alle altre regioni di Italia, compresa la Sicilia, che presenta anch'essa una posizione isolata, ma dove tale problema è da tempo risolto col servizio delle navi-traghetto. Il dislivello a svantaggio della Sardegna dei prezzi di trasporto ha rappresentato sempre la principale strozzatura nello sviluppo dell'economia sarda, ed è stato il motivo fondamentale che ha messo in movimento le forze attive della società sarda per giungere ad eliminarlo. La richiesta di parità tariffaria avanzata dai sardi fu sempre respinta dalle ferrovie dello Stato e dai vari governi per il gravame di spesa che ne sarebbe derivato all'amministrazione ferroviaria. Il rifiuto ha arrecato danni incalcolabili alla Sardegna, che per lunghi decenni l'hanno dissanguata. Molto bene li riassume la relazione Boidi in questi termini: 1°) scarsa circolazione di merci, con conseguente anemizzazione dell'apparato di distribuzione regionale; 2°) rafforzamento dell'economia a tipo familiare nelle zone interne dell'isola, con conseguente soffocamento dello sviluppo moderno dell'agricoltura e di una più elastica circolazione stradale; 3°) più elevati costi delle derrate che affluiscono sul continente, con conseguenti riflessi sullo sviluppo agricolo; 4°) più elevati costi d'impianto delle industrie e dei loro prodotti esportabili, con pesanti riflessi sullo sviluppo industriale.

Solo in questi ultimi anni si è imposta infine la soluzione delle navi-traghetto, servizio capace di risolvere il problema del trasporto delle merci e insieme la questione tariffaria. È stata così soddisfatta una antica rivendicazione della Sardegna. È troppo recente l'istituzione delle navi-traghetto fra Civitavecchia e Golfo Aranci per poter stabilire se questa sia stata la miglior soluzione che si poteva dare al problema e se potessero esservene altre più convenienti per lo Stato e più soddisfacenti per la Sardegna.

Solo dopo qualche anno di esercizio delle navi-traghetto sarà possibile fare un bilancio. Oggi, ciò che importa è rendere efficiente al massimo questo servizio. I risultati positivi fin qui ottenuti dal servizio delle navi traghetto testimoniano quale imperiosa esigenza fosse per la Sardegna quella dell'intensificazione dei traffici nel quadro del risveglio economico e sociale in corso nell'isola e, ancor più, delle realistiche previsioni di sviluppo per i prossimi anni con la messa in cantiere delle opere per la rinascita.

I risultati di questo nuovo servizio sono stati fino ad oggi superiori alle previsioni, ma occorre fin d'ora, una volta intrapresa

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

questa strada, assicurare all'isola un completo servizio ferroviario-marittimo adeguato alle crescenti necessità. Il servizio traghetto tra Sardegna e continente, che ebbe inizio il 1° ottobre 1961 con la *Tyrsus*, è stato integrato con l'entrata in servizio della *Hermaea*, gemella della prima, nel gennaio scorso. Le due navi sono destinate non solo al trasporto delle merci, soprattutto delle derrate deperibili, tanto su carri ferroviari quanto su autocarri, ma anche al trasporto di autovetture e mezzi stradali di gran turismo e relativi passeggeri. L'impiego contemporaneo delle due unità ha permesso l'effettuazione di due traversate al giorno in ciascuna direzione. È ora in allestimento una terza nave-traghetto, già finanziata per tre miliardi dalla Cassa per il mezzogiorno. Ma noi riteniamo che questo programma debba essere integrato perché esso è ancora insufficiente, e che ci vogliano quanto prima altre due navi-traghetto in modo da poter effettuare quattro traversate al giorno in ciascuna direzione, disponendo di una nave riserva per l'eventualità di avarie o necessità di revisioni o riparazioni di una delle navi in servizio. Dunque continueremo a batterci perché questo servizio sia portato alla massima efficienza possibile.

Secondo problema per il quale ci siamo battuti in questi anni — anch'esso di fondamentale importanza — è quello dell'adeguamento e dell'ammodernamento della rete ferroviario-stradale sarda, perché essa possa sempre meglio corrispondere alle crescenti esigenze del traffico interno dell'isola. La rete ferroviaria statale in Sardegna è tale dal 1920. Fino a quell'epoca essa era gestita dalla Società ferrovie reali sarde, che aveva costruito, con sovvenzioni dello Stato, la linea Cagliari-Chilivani-Golfo Aranci, con diramazione Chilivani-Sassari

Allorché nel 1905-1906 venne attuata la statizzazione delle ferrovie italiane, quelle della Sardegna ne restarono escluse; e fu la lotta dei ferrovieri sardi e delle forze avanzate della Sardegna che portò nel 1920 alla statizzazione delle ferrovie reali sarde, che rappresentavano la linea dorsale, a scartamento normale, dell'isola. A quel tempo, la rete statizzata aveva una estensione di 431 chilometri. Dopo 42 anni, le ferrovie dello Stato in Sardegna raggiungono 453 chilometri! Come si vede, lo Stato ha costruito in proprio appena 32 chilometri di ferrovie in 42 anni di esercizio ferroviario in Sardegna. Davvero molto poco: e questa è una nuova prova della trascuratezza, dell'abbandono dello Stato monarchico, e poi fascista, nei riguardi della

Sardegna. Purtroppo le ferrovie statali nell'isola non hanno avanzato molto neanche in questi anni di rinascita democratica dell'Italia!

Noi ci siamo battuti in questi anni per un accelerato ammodernamento e potenziamento delle ferrovie statali in Sardegna; per un allargamento della rete statale con la costruzione di nuovi tronchi ferroviari; per il raddoppio dei binari, almeno nei tratti più carichi di traffico; per la dieselizzazione delle ferrovie dello Stato; per nuovi e più moderni impianti di stazioni, scambi, segnali, che sono ancora in buona parte della rete tra i più antiquati e meno sicuri. Ci siamo battuti non solo per il mantenimento, ma per il potenziamento delle officine ferroviarie di Cagliari, e pertanto per il loro completamento in locali e in attrezzature, per l'assunzione di mano d'opera qualificata e per un accordo con i sindacati sui sistemi di lavorazione.

Pare ora che tutti questi problemi potranno trovare qualche considerazione in sede di attuazione della legge n. 211 del 1962 per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie.

Secondo il piano approvato dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato pare che le opere previste per la Sardegna siano dunque le seguenti (cito dalla relazione): « a) sistemazione di ponti e di viadotti sulla linea Cagliari-Golfo Aranci; b) lavori d'armamento sulle linee Cagliari-Olbia, Decimomannu-Iglesias e Chilivani-Porto Torres; c) costruzione di posti di movimento, allungamento di binari di stazione e nuovi binari di incrocio lungo la Cagliari-Olbia; d) sistemazioni varie in diversi piazzali di stazione per meglio soddisfare le crescenti esigenze dei servizi merci e viaggiatori; e) impianto del blocco semiautomatico sulla Decimomannu-Macomer; f) sostituzione dei segnali di seconda categoria sulla Chilivani-Sassari e sulla Macomer-Olbia-Golfo Aranci; g) lavori vari agli impianti di telecomunicazione e di illuminazione, agli elettromeccanismi, agli impianti idrici ed a quelli termici in varie località; h) lavori di miglioramento e nuova costruzione di fabbricati viaggiatori, di fabbricati vari di servizio, ecc.; restauro di pensiline, sottopassaggi, marciapiedi, ecc.; nonché nuovi alloggi per il personale e lavori ai depositi, rimesse locomotive e squadre rialzo; i) soppressione oppure miglie ai dispositivi di manovra e sicurezza dei passaggi a livello in esercizio ». Spesa complessiva: 10 miliardi di lire.

« Sono inoltre previste — prosegue il relatore — in ordine successivo le seguenti opere:

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

il raddoppio del tratto Cagliari-Decimomannu (per una spesa di 3 miliardi), la totale dieselizzazione della rete delle ferrovie dello Stato della Sardegna (linee Cagliari-Chilivani-Olbia-Golfo Aranci, Chilivani-Sassari, Cagliari-Iglesias e Villamassargia-Carbonia) per cui le 7 locomotive *diesel* già riservate alla Sardegna sul « primo piano quinquennale », saranno integrate da altre 17 unità il cui valore si aggira sui 3 miliardi ».

In totale, sarebbero dunque 16 miliardi. Ma l'onorevole ministro ha detto in Commissione che sono circa 12 miliardi. Occorrerebbero precisazioni. Comunque sia, sono pochi — noi diciamo al Governo — 12 o 16 miliardi sugli 800 del primo quinquennio di attuazione della citata legge. E per il secondo quinquennio? Nessuna notizia. In questo modo non si affrontano con intelligenza e con giustizia i problemi dei trasporti e del traffico che si pongono per la Sardegna, in vista del suo immanicabile sviluppo economico. Siamo qui davvero lontani, onorevole Boidi, da una considerazione adeguata delle esigenze prioritarie dei trasporti della Sardegna.

Noi continueremo pertanto a batterci perché i problemi del potenziamento della rete ferroviaria statale in Sardegna trovino più adeguata soluzione nel quadro delle disponibilità della legge n. 211.

Il terzo problema del quale noi ci siamo continuamente occupati, ma che non ha trovato nessun serio riscontro nella politica ministeriale e governativa dei trasporti per la Sardegna, è quello delle ferrovie in concessione.

La gestione privata di ferrovie a scartamento ridotto in Sardegna abbraccia una rete di estensione quasi doppia di quella dello Stato, ed è affidata a tre società concessionarie.

Questo sistema di tre reti ferroviarie private, senza collegamento tra loro, senza il necessario raccordo con le ferrovie dello Stato ha rappresentato l'altra gravissima strozzatura del traffico e dell'economia isolana che ha pesato sempre sulla Sardegna, e pesa tuttora, mantenendo un sistema caotico di trasporti, e aggravando egualmente le finanze dello Stato.

Noi ci siamo battuti, e continueremo a batterci, per la statizzazione di queste ferrovie, per toglierle a quell'industria privata che le ha portate alla rovina, che ha malamente impiegato i fondi dello Stato per l'ammodernamento, che non dà nessuna garanzia per un migliore servizio a vantaggio delle popolazioni sarde e lascia deperire quelle linee,

affiancando loro un servizio privato di auto-transporti.

Sappiamo però che questa soluzione — anche se ad essa si dovrà arrivare, e ci auguriamo che nella prossima legislatura vi siano le condizioni per arrivarci — richiederà studi e tempo. Perciò noi continueremo ad insistere perché vengano trovate ed introdotte al più presto soluzioni atte a facilitare la circolazione delle merci fra le diverse reti ferroviarie: statali e in concessione, a scartamenti diversi.

Quarto problema: abbiamo chiesto e chiediamo ancora al ministro dei trasporti un impegno particolare nei confronti di un grave problema che deve essere preso in esame ed è collegato ad uno dei punti nevralgici della vita economica e sociale della Sardegna: si tratta delle prospettive di sviluppo delle zone industriali del Sulcis e dell'iglesiente. Queste zone sono state riconosciute dal Comitato dei ministri per il mezzogiorno come nucleo di industrializzazione. Ciò esige non solo che siano garantite al suo sviluppo le infrastrutture ferroviarie esistenti, ma altresì che si provveda al loro potenziamento ed incremento e alla loro razionalizzazione tecnica e finanziaria.

Per lo sviluppo industriale del Sulcis e dell'iglesiente è indispensabile il rapido ed efficiente raccordo ferroviario di Iglesias, Carbonia, Portovesme, Sant'Antioco tra di loro e di questi centri con il capoluogo Cagliari, raccordo assicurato da una unificazione tecnica e di gestione che solo lo Stato può garantire. Ecco perché si chiede al Governo di studiare le modalità di unificazione tecnica e di gestione delle ferrovie meridionali sarde con le ferrovie dello Stato, e di tenere nella dovuta considerazione le conclusioni cui è pervenuto il terzo convegno per lo sviluppo delle ferrovie del Sulcis e dell'iglesiente tenutosi ad Iglesias il 15 luglio 1962.

Il quinto punto riguarda l'eliminazione di quei residui di trattamento coloniale che sono ancora oggi riservati alla Sardegna. Si verificano ancora fatti intollerabili, che dimostrano il persistere di una mentalità di noncuranza o, peggio, di trascuratezza delle cose della Sardegna, di una mentalità, quindi, che considera ancora la Sardegna una colonia che si può trascurare. Anche in queste ultime settimane, in questi giorni ancora si verifica il grave inconveniente che, a Civitavecchia marittima, i passeggeri in viaggio dalla Sardegna a Roma non trovino tutti posto a sedere, e debbano viaggiare in treno in piedi,

in condizioni di disagio tanto più grave se si considera che quei viaggiatori hanno trascorso la notte sulla nave. Proprio poc'anzi l'onorevole Pirastu mi diceva di aver dovuto egli stesso fare il viaggio in piedi: ed erano anche in piedi, insieme con lui, donne e bambini. Il capotreno, interpellato, affermò che la colpa non è né sua né del capostazione di Civitavecchia, ma del capo del movimento. Aggiunse che egli e i suoi colleghi ogni giorno, da varie settimane, segnalano l'inconveniente nei loro rapporti al capo del movimento, ma le segnalazioni sono sempre cadute nel vuoto, se pure sono state lette: tanto si tratta del treno per i passeggeri che vengono dalla Sardegna!

Inoltre, in Sardegna si mandano ancora funzionari in punizione. Questi sono, onorevoli ministri, residui di trattamento coloniale nei confronti della Sardegna che bisogna eliminare.

Concludendo, noi chiediamo che il Ministero dei trasporti elabori una particolare politica dei trasporti per la Sardegna con una visione unitaria di tutti i problemi inerenti alle esigenze attuali ed alle prospettive di sviluppo del traffico nell'isola. Vi sono ormai dei fatti nuovi che richiedono una politica particolare dei trasporti per la Sardegna: in primo luogo il risveglio impetuoso della coscienza dei sardi che vogliono a tutti i costi rompere l'isolamento che ha pesato per tanto tempo sul destino dell'isola. Altri fatti che rendono più preoccupante tale esigenza sono: l'approvazione della legge sul piano di rinascita della Sardegna e l'imminente inizio della sua attuazione; l'approvazione della legge n. 211 del 1962 per l'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, sulle cui disponibilità la Sardegna deve poter contare per risolvere i suoi più urgenti problemi; l'entrata in servizio delle navi-traghetto, che pone problemi nuovi al traffico ferroviario sardo; l'incremento continuo del flusso turistico in Sardegna, verificatosi in questi ultimi tre anni e che pone anch'esso nuovi problemi alle ferrovie statali sarde.

Noi attendiamo, con vivo interesse, di conoscere le conclusioni della commissione ministeriale per lo studio dei problemi ferroviari della Sardegna che lavora già da un anno. Voglio augurare che essa concluda presto i suoi lavori e soprattutto, sappia indicare nelle sue conclusioni i provvedimenti di potenziamento della rete ferroviaria statale sarda in base alle prospettive di sviluppo dell'economia isolana.

Tuttavia, in queste prospettive, vi è un problema che per ora mi limito a segnalare,

quello del coordinamento dei trasporti marittimi e ferroviari. Tale coordinamento non può essere fatto dall'amministrazione dello Stato. Ora, è radicato nei sardi il convincimento della necessità di giungere a unificare nelle mani dello Stato i servizi e i trasporti della Sardegna sia marittimi sia ferroviari. Dato che le linee marittime da e per la Sardegna devono esser considerate come il prolungamento delle linee ferroviarie dello Stato, è lo Stato che deve provvedere, non soltanto con le navi-traghetto, ma anche con tutti i servizi che devono collegare il continente alla Sardegna e viceversa. Bisogna finirla col pedaggio che i sardi devono pagare alla Tirrenia per venire sul continente italiano; anch'essi fanno parte dell'Italia e devono esser messi in condizioni di assoluta parità con tutti gli altri cittadini della Repubblica.

Per finire segnalo l'esigenza che l'amministrazione ferroviaria elabori un piano di investimenti e di opere in Sardegna da coordinare con il piano di rinascita. Ciò è tanto più necessario in quanto la legge sul piano di rinascita, affermando il carattere aggiuntivo degli stanziamenti in essa previsti, stabilisce l'impegno per i diversi settori dell'amministrazione dello Stato di elaborare e concordare con l'ente regione, incaricato della programmazione generale e annuale, i piani che i diversi settori devono attuare nella regione.

Ponendo e sostenendo questi problemi, noi abbiamo creduto sinceramente di servire la causa della rinascita dell'isola e del benessere del popolo sardo. Continueremo questa nostra battaglia fino agli ultimi giorni di questa legislatura ed auguriamo ai parlamentari sardi che verranno nella prossima di continuare a battersi per la soluzione dei problemi dei trasporti dell'isola, affinché questa possa finalmente veder liquidate tutte le arretratezze che sono state finora causa delle strozzature che l'hanno danneggiata e possa elevarsi rapidamente al livello delle altre regioni d'Italia. (*Applausi all'estrema sinistra*).

#### Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Mi onore presentare, a nome del ministro degli affari esteri, il disegno di legge:

«Ratifica ed esecuzione dei seguenti accordi internazionali firmati a Berna il 25 feb-

braio 1961: convenzione internazionale concernente il trasporto di viaggiatori e di bagagli per ferrovia (C.I.V.) con relativi annessi; convenzione internazionale concernente il trasporto di merci per ferrovia (C.I.M.) con relativi annessi; protocollo addizionale alle convenzioni internazionali concernenti il trasporto per ferrovia di viaggiatori e di bagagli (C.I.V.) e di merci (C.I.M.) ».

**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 Spadazzi. Ne ha facoltà.

**SPADAZZI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito di premettere al mio breve, modesto intervento sul bilancio del Ministero dei trasporti un deferente saluto all'onorevole ministro oggi preposto ad un settore così delicato e complesso della vita pubblica, e costretto ad affrontare immani responsabilità, molteplici esigenze, legittime e spesso roventi critiche con una pochezza di mezzi di cui è doveroso dargli atto. La poltrona del ministro dei trasporti è forse tra le poltrone meno invidiabili, è forse tra quelle che scottano di più: è una poltrona con le gambe tarlate, costruite artigianalmente all'epoca della diligenza, e da cui non è facile presiedere al tremendo, incalzante, vertiginoso complesso di compiti e di problemi imposti dai tempi nuovi, dall'aumento dei traffici, dal progresso tecnico e da interessi sociali che appena cinquanta anni or sono sarebbero stati imprevedibili.

E mi si consenta di estendere il mio saluto al vasto, nobilissimo esercito di pace rappresentato da una miriade di lavoratori dei trasporti — ferrovieri, autisti, tecnici — perennemente mobilitati in una oscura e talora rischiosa battaglia per assicurare giorno e notte l'efficienza dei traffici, la tempestività degli approvvigionamenti, la sicurezza dei trasporti, il benessere della nazione.

Ciò premesso, vorrei congratularmi per la relazione di maggioranza, che ha detto: « L'azienda delle ferrovie dello Stato svolge il suo servizio, per oltre metà dei convogli, in orario. E non è da trascurare il fatto che sulla rete italiana circolano giornalmente circa diecimila treni ». Vorrei congratularmi, e anzi mi congratulo per la metà abbondante dei treni che, secondo quanto ci viene autorevol-

mente dichiarato, offrono un servizio soddisfacente, e arrivano in perfetto orario.

Ma come esultare per un apparato che funziona a metà? Sarebbe come felicitarsi con un podista perché ha una gamba in ottimo stato, fingendo di ignorare che l'altra sua gamba è di legno, o quanto meno bisognosa di cure ortopediche. Sarebbe come complimentarsi con un agricoltore perché metà della frutta che esporta è di prima qualità, mentre l'altra metà, in fondo alle ceste, è scadente o marcia, ancorché sia fatta pagare per buona.

Non vorrei drammatizzare: ma chiedere la nostra solidale ammirazione perché la metà dei convogli funziona bene e viaggia in orario, equivale a riconoscere che l'altra metà è autorizzata a funzionare diversamente e a burlarsi puntualmente sia degli orari sia degli utenti. Questa faccenda dei treni che viaggiano in orario per circa il 50 per cento, o poco più, sembra assurgere alla dignità di un simbolo: simbolo di due Italie, dell'Italia miracolata e dell'Italia depressa, dell'Italia del « settebello » e dell'Italia i cui pubblici trasporti sono rimasti ancorati ai tempi umbertini, dell'Italia al livello europeo da una parte e dell'Italia al livello preborbonico dall'altra.

Non dubito che in alcune province la situazione ferroviaria sia splendida o si avvia rapidamente a diventarlo. Ma in altre province, in altre regioni, come per esempio nella mia Lucania, la situazione in compenso è spaventosa.

Le statistiche parlano chiaro. E io non voglio tediare con un arido elenco. Ma è amarissimo pensare che c'è un miracolo più miracoloso del cosiddetto miracolo italiano: non è forse miracoloso che, grazie alla divina provvidenza, grazie alla abnegazione del personale, grazie alla pazienza della povera gente che viaggia nel meridione, siano ancora mantenute in attività vetture costruite prima che Giolitti salisse al potere? Traballanti, patetiche vetture che potrebbero figurare degnamente soltanto in un museo, che sfrecciavano dietro alle vaporiere allorché l'aviazione faceva parte della fantascienza e le corriere avevano i cavalli davanti al postiglione, anziché il motore, e su cui ancora viene stipata, come bestie, la povera gente del sud.

Anche nel settore ferroviario, come in altri settori della vita nazionale, lo squilibrio tra regioni fortunate e regioni sfortunate è inverosimile. Né ci si venga, per favore, a ripetere il ritornello secondo cui la colpa sarebbe tutta del destino, o del fatalismo dei meridionali, o del defunto regno delle Due Sicilie.

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

Non certo per amore di infeconda polemica, ma per restituire, almeno moralmente, al meridione quello che è del meridione, mi permetto di rammentare che dalla vigilia dell'unità a oggi la situazione industriale e ferroviaria della penisola si è letteralmente capovolta.

Poco più di cento anni or sono, l'unica fabbrica esistente in Italia era quella di Pietrarsa (tra Portici e San Giovanni a Teduccio), la cui efficienza sbroggiò il generale La Marmora, il quale invano si oppose al suo smantellamento dichiarando: « Non avrei mai pensato che nel meridione esistesse un sì gigantesco e moderno opificio: vi si fabbrica di tutto, dalle viti alle rotaie, dai motori alle vaporiere più ardite d'Europa ». Né dobbiamo dimenticare che nel meridione sorse, 123 anni fa, nell'atunno del 1839, la prima strada ferrata italiana (la Napoli-Portici) e che, come è universalmente riconosciuto, fino al 1860 le ferrovie meridionali erano, dal punto di vista tecnico-costruttivo, le migliori d'Italia.

Poi cominciò un lungo calvario di cui ancora non si intravede la fine. In particolare la situazione ferroviaria della Lucania è incredibile per chi non la conosca attraverso esperienze dirette. Con lettera del 20 luglio 1962, in risposta ad una mia interrogazione, l'onorevole ministro dei trasporti mi comunicava testualmente: « Provvedimenti sono allo studio con riguardo alle esigenze delle popolazioni servite e ai pubblici interessi da soddisfare ». Mentre a Roma si studia, la Lucania, l'economia lucana, i traffici lucani boccheggiano.

Ebbene, io vorrei portare in quest'aula la disperata, angosciata invocazione della Lucania il cui sviluppo turistico, economico, produttivo e sociale dipende in larghissima parte da una organica, razionale, lungimirante, immediata soluzione dei problemi dei trasporti locali e interregionali, problemi che già per troppo tempo sono stati « studiati » o tenuti in quarantena.

L'onorevole ministro ebbe a dichiarare, sempre in data 20 luglio, che, purtroppo, nei confronti della Lucania la buona volontà del Governo trova un limite nella esiguità dei fondi disponibili. So che l'onorevole ministro dei trasporti ha, nella sua azione, invalicabili limiti posti dal tesoro. Ma a chi spetta stimolare il tesoro perché faccia, finalmente, almeno in questo campo, il suo dovere verso la Lucania? Possibile che per la Basilicata, in questo come in altri casi, i fondi non si trovano mai? Possibile che dal sempre procrastinato reperimento di questi fondi deb-

bano dipendere non solo il potenziamento e l'ammodernamento delle linee, ma addirittura la sicurezza dei viaggiatori?

Io penso che, con un po' di buona volontà, i fondi occorrenti per la redenzione ferroviaria della Basilicata potrebbero, almeno in parte, trovarsi nelle pieghe del bilancio: per esempio, perché non amputare i più secchi tra i rami secchi, il cui inutile mantenimento costa ogni anno manciate di improduttivi miliardi?

A questo punto il discorso rischia di allargarsi in un'altra area: come può il Governo impelagarsi in sì pesanti spese politiche e improduttive (regioni, nazionalizzazione, e via con il vento demagogico), progettando di dilapidare a destra e a manca migliaia di miliardi mentre alla Lucania nega l'indispensabile? E ancora: con quale animo, a quale titolo si stanziavano enormi somme in favore dei paesi sottosviluppati dell'Africa e dell'Asia, quando intere province sottosviluppate sono a due passi da Napoli? E ancora: il danaro splendidamente elargito dall'Italia all'Egitto per il trasloco dei monumenti dalla valle del Nilo non sarebbe stato impegnato più umanamente se fosse stato investito per offrire migliori trasporti pubblici alle popolazioni della Basilicata e della Calabria, della Puglia, della Sardegna e della Sicilia?

Ma su un altro argomento vorrei richiamare la cortese attenzione dell'onorevole ministro. Nel mettere a fuoco i doveri delle ferrovie dello Stato verso la comunità nazionale, verso tutta la comunità nazionale, vorrei sottolineare che praticamente il biglietto ferroviario viene pagato sempre due volte. La prima volta, direttamente dai viaggiatori, la seconda volta, indirettamente — per colmare il deficit di esercizio — attraverso i tributi, anche da coloro che non viaggiano mai. In parole povere, tutti i contribuenti sono in pratica i sovvenzionatori delle ferrovie dello Stato. E, come noto, è contribuente chi mangia soltanto pane e cipolla, giacché anche il pane e la cipolla sono oberati di imposte. Ebbene, il sacrificio di tutti gli italiani, miracolati o non miracolati, deve servire non ad aumentare la distanza tra i poli del benessere, ma ad accorciare tale distanza.

Si sente parlare della costruzione di una nuova stazione centrale per Milano. E, intanto, in Lucania vi sono ancora stazioni prive addirittura di luce elettrica, come quella di Grottole; vi sono stazioni prive di ogni comodità, di pensiline, di servizi igienici, di alloggi per il personale. Altro che una nuova sta-

zione centrale per Milano, che ha già una delle più belle stazioni di Europa!

Io vorrei che, al di là di ogni angusta visione locale o campanilistica, ci trovassimo tutti d'accordo almeno su questo: occorre stabilire una rigida, inflessibile gerarchia della spesa. Prima, dare l'indispensabile alle regioni che ne sono prive; e poi pensare agli investimenti di prestigio. È, infatti, supremamente iniquo che i meridionali delle province più diseredate continuino a partecipare al grande banchetto del progresso nazionale non in qualità di commensali, ma in qualità di vivande.

Chiedo scusa se la peSSIONe e l'amaREZZa mi hanno preso la mano. Ma, prima di chiudere il mio modesto intervento sulle ferrovie, non posso non toccare il tasto dei sinistri ferroviari che ormai fanno parte del paesaggio nazionale come le sofisticazioni alimentari. Mi limiterò a toccare il lato più umano, e meno appariscente, di tante tragedie.

Da una parte, appare crudele che, dopo ogni sinistro, saltino sempre i soliti stracci, senza tener conto degli orari massacranti che vengono talora inflitti ai macchinisti, nonché delle pessime condizioni del materiale rotabile e delle riconosciute carenze negli apparati di sicurezza. Peccato che, mentre si additano con tanta prontezza alla pubblica gogna i soliti umilissimi capri espiatori, non vi sia altrettanta prontezza nel premiare quei macchinisti che (come l'eroico Alfredo Cutolo da Potenza) sono riusciti ad evitare disastri e a risparmiare, con perizia e ardimento, innumeri lutti.

Dall'altra parte, mi preoccupa per le vittime. Io Stato italiano ha la trista fama di cattivo pagatore. E, questa, una fama che certo non giova al prestigio delle istituzioni. Ma è particolarmente feroce, assurdo, inammissibile che la pubblica amministrazione sia così poco solerte nel pagare i suoi sacrosanti debiti verso le vittime (o verso gli eredi delle vittime) dei disastri ferroviari. Dopo ogni sinistro, l'amministrazione ferroviaria sembra aver preso il vezzo di cavillare, ricorrere a spietati espedienti defatigatori, di rimandare alle calende greche il pagamento del dovuto. Può darsi che un così scandaloso modo di procedere sia stato pietosamente nascosto all'onorevole ministro: ma si tratta di una incontrovertibile realtà, in cui il bisturi deve essere affondato. Sono in possesso di una comunicazione dell'onorevole ministro (del 4 luglio 1962, n. 1704), in cui si parla della « massima comprensione dell'azienda » verso le vittime o i familiari delle vittime di sciagure

ferroviarie. È da sperare che tale doverosissima comprensione divenga realtà nel futuro, in quanto al passato, si può ben dire: guai alle vittime delle ferrovie dello Stato!

Mi affido all'eloquenza di un esempio: un onorevole collega, gentiluomo di antico stampo, circa due anni fa rimase gravemente ferito in un incidente ferroviario occorsogli mentre viaggiava da Verona a Milano. Il nostro collega, in seguito alla paurosa avventura, fu costretto a una lunga degenza ospedaliera e a costosissime cure. Ma, da quel gentiluomo che è, si limitò a segnalare il caso all'amministrazione ferroviaria senza nulla sollecitare. E attese con civica ma non ben riposta fiducia, che la pratica del risarcimento andasse a buon porto. Sottolineo ancora che il nostro collega, che non aveva certo l'intenzione di speculare sulla sua disgrazia, riteneva che le ferrovie dello Stato avrebbero riconosciuto alla sua pelle un certo valore e gli avrebbero onestamente rimborsato le spese cliniche affrontate. Null'altro. Invece egli ha ricevuto solo gelide intimidazioni burocratiche, inverosimili intimidazioni burocratiche per visite di controllo, come se il Ministero temesse di essere ingannato, e volesse coglierlo in castagna sul conteggio delle lesioni. Egli è ancora in attesa che gli sia resa giustizia, perché le ferrovie non hanno ancora (dopo due anni) condotto a termine l'inchiesta su quel disastro.

Immagino che al nostro onorevole amico e collega poco importi, ormai, se e quando lo Stato farà il suo dovere verso di lui. Comunque, si tratta di un'esperienza preziosa. Se invece di essere un esimio avvocato e un insigne parlamentare, il nostro collega fosse stato un povero diavolo, non saprebbe dove sbattere la testa e magari sarebbe finito in galera per vilipendio.

Onorevole ministro, alla sua sensibilità non potrà certo sfuggire la gravità di un simile costume, o malcoctume che dir si voglia. Speriamo che nell'avvenire il sistema cambi, magari con l'istituzione di un comitato di probiviri (e con rappresentanza degli utenti) che possa comporre simili vertenze immediatamente, e comunque entro lo stesso anno in cui il sinistro è accaduto.

Il fatto è che anche le ferrovie dello Stato, come altre aziende pubbliche o parapubbliche, dimenticano di essere al servizio dell'utente, e considerano invece l'utente come un proprio suddito inerme. Altrimenti non si spiegherebbero come, perfino nella stazione di Roma, il servizio di biglietteria sia inadeguato, e infligga ai viaggiatori paganti code

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

che sarebbero inammissibili perfino in un ente di beneficenza che offrisse minestre gratuite agli indigenti.

Il buon funzionamento, palese ed occulto, delle stazioni è fondamentale per il decoro delle ferrovie. Ma che cosa dire, ad esempio, dell'ignobile capannone in cui ha sede l'ufficio postale di smistamento dello scalo ferroviario di Potenza Inferiore? Fin da sei anni fa avevo avuto assicurazione che l'amministrazione ferroviaria avrebbe concesso il terreno all'amministrazione delle poste, la quale, a sua volta, avrebbe costruito un magazzino decente, indispensabile per contenere valori ed altro. Però, dopo sei anni, siamo allo stato di prima. Si tratta di un capannone barbarico e del tutto inadeguato alle esigenze del servizio. Dal tempo dei tempi, il Governo ha promesso il trasferimento di tale ufficio in una sede dignitosa e funzionale, ma la direzione generale delle ferrovie (a quanto ha comunicato il Ministero delle poste in data 2 febbraio di quest'anno) non ha mosso un dito per cedere l'area necessaria al trasferimento.

Un altro dovere a cui l'amministrazione ferroviaria non può ulteriormente sottrarsi a meno che non voglia ancor più pesantemente compromettere gli interessi dell'agricoltura e dell'annona, è quello dell'adeguamento dei carri-frigoriferi, adeguamento che non deve effettuarsi con l'esasperante, deleteria lentezza verificatasi finora, ma che dovrebbe, a qualunque costo, diventare un fatto compiuto prima del prossimo raccolto. È atroce pensare che anche quest'anno, 1962, specialmente in Emilia, ingentissimi quantitativi di derrate sono marciti nei magazzini per l'inefficienza dei trasporti.

Una parola è poi da spendere in favore degli autotrasportatori. Gli operatori del settore si dibattono tra difficoltà sempre maggiori. L'iniziativa privata, in questo campo come nel campo delle autolinee, va incoraggiata.

Quale diretto tutore delle autolinee e degli autotrasporti (nei cui confronti le ferrovie dello Stato fruiscono di pesanti privilegi: basti pensare al prezzo del carburante, e all'allineamento forzoso delle tariffe per i viaggiatori), l'onorevole ministro dei trasporti dovrebbe autorevolmente intervenire presso il suo collega alle finanze per evitare che il fisco ne soffochi la vitalità e ne comprometta l'espansione. Specialmente in regioni montuose e povere come la Lucania le autolinee private (la cui sopravvivenza è sostanziata di nobilissimi sacrifici degli imprenditori e

dei lavoratori) assolvono a un'altissima, insostituibile funzione sociale. Imperdonabile errore sarebbe non sostenere lo sforzo di tali aziende, non agevolarne il potenziamento, provarne la smobilitazione.

Strettamente collegato al problema delle autolinee, è il problema delle autostazioni, di cui lo Stato non può disinteressarsi ulteriormente. Come per le strade, come per le stazioni ferroviarie, come per i porti, l'iniziativa per le autostazioni non può non competere alla pubblica amministrazione, che dovrà tenere nel debito conto: 1°) la funzione sociale delle autolinee, poste al servizio dei ceti più popolari; 2°) l'insostituibile ruolo delle autolinee private quale pietra di paragone per le autolinee pubbliche (tutte deficitarie), e la necessità non solo di proteggerne la esistenza, ma di potenziarne lo sviluppo; 3°) la carenza di capitali privati in alcune regioni, come la Lucania, ove il problema delle autostazioni può essere risolto soltanto attraverso un pubblico intervento. Basti pensare al caso della popolosa cittadina lucana di Palazzo San Gervasio, importantissimo nodo di autolinee, la cui autostazione di fortuna è perfino sprovvista di gabinetti pubblici.

E i fondi? Secondo il mio modesto parere di liberale, il sistema per uscire da questo vicolo cieco è a portata di mano: basterebbe che lo Stato non intervenisse là dove il suo intervento è inutile o nocivo, e intervenisse là dove il suo intervento è necessario e insostituibile. Basterebbe che lo Stato non si imbarcasse in iniziative che non gli competono, e assolvesse con premura ai compiti che gli sono propri. Basterebbe che lo Stato frenasse le emorragie superflue, o demagogiche, di pubblico denaro, e affrontasse senza dilazioni quelle opere e quelle spese di autentica produttività sociale che gli sono proprie.

Avviandomi alla conclusione del mio modesto intervento, signor ministro, debbo darle una notizia atta a farla meditare: una notizia su cui la prego di rispondermi chiaramente, e con un preciso impegno, in sede di replica. Già sei anni or sono chiesi ripetutamente che in rione Santa Maria di Potenza Superiore fosse realizzato un soprapassaggio, per evitare snervanti code di macchine e code di migliaia di persone che quotidianamente debbono attraversare quel passaggio a livello. Ebbi allora perentoria assicurazione che questo soprapassaggio sarebbe stato realizzato.

Poiché non si può dubitare della parola del Governo, confesso che io credetti ed attesi fiducioso. Ma l'attesa fu vana. Gli anni sono

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

passati inutilmente. A Potenza è stato realizzato, sì, un altro soprapassaggio, ma in zona meno importante e non quello richiesto dal sottoscritto in nome del popolo di Potenza.

E tutto questo perché? La risposta è semplice e dolorosa, signor ministro: semplicemente perché così hanno voluto certi imperscrutabili, dispettosi interessi della locale politica democristiana. Le chiedo, perciò, solennemente, signor ministro, di rivedere quel progetto, di mantenere fede alla parola data da un suo predecessore, di fare attuare il soprapassaggio da me sollecitato con la massima urgenza: perché nel rione interessato vivono seimila italiani, seimila cittadini di Potenza, e vi è un tracomatosario che deve essere raggiunto dal paziente popolo lucano senza fare acrobazie, né subire massacranti attese.

Chiedo ancora, signor ministro, l'immediato ammodernamento di tutte le misere stazioni della Lucania, sia di quelle ferroviarie, sia di quelle a scartamento ridotto. Chiedo ancora una volta che sia iniziata, senza perdere più un sol giorno in trastulli defaticatori, un'opera di manutenzione straordinaria dei binari e degli impianti. Ogni indugio potrebbe essere prodròmo di nuovi lutti, che macchierebbero indelebilmente la coscienza dei responsabili.

Chiedo inoltre che si provveda a portare, subito e non nel duemila, l'acqua in quelle zone ferroviarie che ne sono sprovviste. Si tenga presente che l'acqua in Lucania abunda. Direi quasi che si spreca. E tuttavia necessario impegnare severamente i servizi dell'acquedotto pugliese.

E come non chiedere, signor ministro, che siano finalmente fornite di luce elettrica le stazioni che ancora, nel 1962, ne sono prive? Non è uno scandalo ed una vergogna che perfino un nodo importante come la stazione di Grottole-Grassano sia rischiarato dalla fiosa luce delle lampade a petrolio?

Altro problema rovente è quello degli alloggi per i lavoratori del suo Ministero, onorevole Mattarella. Ella non deve dimenticare che il problema degli alloggi in Lucania è più sentito che altrove, e in alcuni luoghi assume addirittura un aspetto tragico. Che cosa si aspetta, dunque, a provvedere?

Infine, voglio ricordare in quest'aula lo sciopero che sei mesi fa si è verificato ad Avigliano: il treno che trasporta a Potenza i lavoratori di quella cittadina, stava addirittura deragliando, perché affollato fino all'inverosimile. Si tratta di un convoglio composto di due sole vetture. Ebbene, quei lavoratori, giustamente esasperati e furenti, sono scesi in

sciopero chiedendo altre due vetture. Occorrono forse violenze e scioperi per risolvere simili modestissime questioni? Da buon liberale, rispettoso come io sono delle istituzioni e dell'ordine, mi auguro che non sia così, che non sia più così, nell'interesse non solo del tanto trascurato popolo lucano, ma delle stesse istituzioni dello Stato.

Onorevole ministro, mi auguro che ella, nella sua replica, vorrà dare quelle assicurazioni che le genti di Lucania attendono. Mi auguro soprattutto che alle assicurazioni seguano i fatti, perché i lucani sono ormai stanchi di parole. (*Applausi*).

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

COLASANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, iniziando questo mio breve intervento desidero in primo luogo ringraziare l'onorevole Boidi per la sua magnifica relazione, così ampia per gli argomenti trattati, ma contemporaneamente succinta e concisa nelle diverse parti. Egli ha così dato alla Camera sufficienti elementi di valutazione di quanto si è fatto e di quanto si dovrebbe fare nelle amministrazioni dipendenti del Ministero dei trasporti.

Anzitutto, desidero sgombrare il terreno dalle polemiche dell'onorevole Spadazzi sulle preferenze che sarebbero state fatte per scopi elettoralistici nei lavori circa nuove opere interessanti questo dicastero. Non sono affatto d'accordo su tale valutazione.

L'amministrazione ferroviaria, per merito, se volete, dei suoi ministri, ma anche per merito della struttura e per la notevole indipendenza della sua direzione generale, non si è mai prestata, né si presta a favoritismi politici.

Del resto, fra poco dovrò lamentarmi con un ministro meridionale perché, probabilmente, anche dal « piano » della spesa di 800 miliardi il Mezzogiorno non ha avuto tutto quello che doveva avere. Siamo quindi molto lontani dalla posizione dell'onorevole Spadazzi e dalle sue accuse inconsistenti.

Vorrei intrattenermi brevemente per chiedere ancora quanto vado da un pezzo invocando invano — non per cattiva volontà dei ministri che si sono succeduti alla direzione di questo dicastero, dal senatore Angelini all'onorevole Ferrari Aggradi, all'onorevole Spataro, all'onorevole Mattarella — ma per un'incomprensione che investe il Governo nel suo complesso e, in gran parte, anche il nostro Parlamento.

Attualmente parliamo tutti di politica economica programmata. Programmiamo anche

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

la politica del settore dei trasporti: l'ho detto già in passato e lo ripeto, sperando che sia la volta buona per essere ascoltato. Ho detto settore dei trasporti e, quindi, non intendo riferirmi solo alle ferrovie dello Stato.

Dobbiamo cominciare col riconoscere che lo sviluppo equilibrato dell'economia nazionale ha come supporto i trasporti in genere. La facilità e l'economicità dei trasporti sono necessari sia per incentivare lo sviluppo economico sia per rassodarlo e farlo ancora proseguire.

Il relatore ha messo bene in evidenza questo concetto: non si può parlare di una politica di sviluppo senza stabilire pregiudizialmente quel che si vuole fare nel campo dei trasporti.

Naturalmente, come già detto altre volte, necessita una programmazione globale, la quale non può farsi senza la conoscenza del bilancio economico, consuntivo e preventivo, dei trasporti in generale, comprendente il valore aggiunto dell'attività privata e dell'attività pubblica, da un lato, e, dall'altro, la spesa pubblica per l'intero settore.

Dobbiamo preoccuparci che in sede di pianificazione non si trascuri, ancora una volta, questo settore; e che abbia la dovuta considerazione la necessità di una politica unitaria di tutti i trasporti, invece di tante politiche autonome quante sono le amministrazioni che se ne interessano, quasi che in questo campo vigesse il principio di non far sapere alla mano destra quello che fa la sinistra.

Ognuno va per conto suo: Ministero dei trasporti, Ministero dei lavori pubblici, Ministero della marina mercantile, Ministero della difesa, Ministero delle poste e telecomunicazioni.

Ritorno ad insistere, onorevole ministro, su quello che ho detto altre volte a lei e ad altri suoi colleghi su questa grave questione del coordinamento, per evitare sperperi ed aumentare la redditività dell'intero sistema.

BOGONI. Sono sordi!

COLASANTO. Non solo sono sordi, ma non vogliono neanche comprarsi l'apparecchio acustico come ho fatto io (*Si ride*): e questo è grave.

Onorevole ministro, nel piano dei 1.500 miliardi, faccia la carità di preventivare la spesa per l'acquisto di un certo numero di apparecchi acustici per tutti i suoi colleghi, presenti e futuri. (*Commenti*).

Per il coordinamento, riaffermo ancora la necessità di costituire un comitato dei ministri per i trasporti, che, logicamente, dovrebbe essere presieduto dal ministro dei trasporti

e comprendere anche i ministri dei lavori pubblici, delle poste e telecomunicazioni, della marina mercantile, della difesa e del bilancio.

Da alcuni si è parlato, per tale coordinamento, del Consiglio superiore dei trasporti. Sono sostanzialmente d'accordo; però, come dissi in altre occasioni, riterrei più opportuno un consiglio superiore che dovrebbe fungere da organo di consulenza tecnica per il Comitato dei ministri; un consiglio che, per non essere pletorico, per evitare di emettere pareri dopo mesi, o addirittura dopo anni, dovrebbe essere costituito a livello dei direttori generali delle amministrazioni interessate.

Attualmente si parla di modifiche strutturali e di aggiornamento dei compiti e della funzionalità delle amministrazioni dello Stato. Ciò offrirebbe una buona occasione per rivedere la divisione dei compiti tra i diversi ministeri in materia di trasporti. A mio avviso, non si può parlare sul serio di Ministero dei trasporti se ad esso non si affidino almeno tutti i trasporti terrestri. Non mi sembra opportuno, invece, assegnare al Ministero dei trasporti anche l'aviazione civile.

Per tutti i trasporti terrestri, non debbono esservi, ad esempio, divisioni a mezzadria con il Ministero dei lavori pubblici: un solo organo amministrativo dovrebbe sovrintendere al rispetto del codice della strada. E del resto in quest'aula si va ripetendo, ormai da dodici anni, che le strade dovrebbero passare sotto la competenza del Ministero dei trasporti.

Quando parliamo di concorrenza tra strada e rotaia, di politica della strada, di politica della rotaia, implicitamente riconosciamo la interdipendenza fra le due politiche e quindi la necessità che qualcuno sovrintenda al complesso di questi problemi.

L'aviazione, invece, onorevole Spataro, così come oggi si presenta, ha più attinenza con la marina mercantile; anche perché fa concorrenza più alla navigazione oceanica e molto meno ai trasporti terrestri. Se si vuole affidare anche l'aviazione al Ministero dei trasporti, poco male; ma bisogna comunque battersi sulla unica direzione politica dei trasporti terrestri.

Il bilancio del settore trasporti faciliterà le scelte ed il coordinamento tra quello che devono fare le ferrovie e quello che devono fare le strade; in correlazione con quello che deve fare la marina. Faciliterà scelte fra i piani dello sviluppo ferroviario e quelli per lo sviluppo dei porti, ecc. E così per le altre branche di attività.

Qualche cosa, in questa direzione si sta facendo; ma si deve agire tenendo presente

il complesso dei problemi che presentano connessione tra loro. Noi, invece, approviamo il finanziamento di un grande piano autostradale, senza tener conto delle ferrovie, e, forse, lo stesso ministro dei trasporti finisce col conoscere questo piano per quel tanto che lo interessa come componente del Governo. Costruendo, ad esempio, un'autostrada parallela ad una linea ferroviaria, che non utilizza ancora tutto il suo potenziale, finiamo per perdere denaro sia con la ferrovia che diventa maggiormente passiva, sia con l'autostrada non bene sfruttata. L'interesse economico globale esige invece scelte prioritarie e pone il problema del contemporaneo sviluppo dei due mezzi, se entrambi necessari, o della precedenza dello sviluppo della strada sulla rotaia, o viceversa.

Invece si sceglie la soluzione perorata dai più forti e questo non ci pone nelle condizioni migliori per procedere speditamente ed equilibratamente in tutti i campi.

Indiscutibilmente, se esaminiamo i compiti attuali delle ferrovie, non possiamo non riconoscere che esse solamente possono effettuare più economicamente il trasporto di grandi masse a grandi distanze. In nessuna parte del mondo si può negare questo; tanto meno nel nostro paese per la sua stessa configurazione geografica. I trasporti lunghi sono sempre più rapidi per ferrovia che su strada, senza dire che mancando le rotaie, le vie ordinarie sarebbero insufficienti per il traffico in rapido accrescimento.

Se non si vogliono sopprimere le ferrovie perché non si possono sopprimere, bisogna anche proteggerle in qualche modo. Nel campo ferroviario, altri progressi si vanno facendo. Molto giustamente anche il relatore ha osservato che l'elettronica può aprire nuove strade anche alla sicurezza, alla rapidità ed alla produttività del servizio ferroviario, specialmente se le necessarie innovazioni saranno attuate senza incontrare eccessive resistenze da parte di tutti i ferrovieri, come spera il vecchio ferroviere che vi parla.

Passando al più ristretto ambito delle competenze attuali del Ministero dei trasporti, dobbiamo parlare di coordinamento e di integrazione fra loro di tutti i servizi da esso controllati. E sempre con l'obiettivo della maggiore redditività globale di un servizio sempre più rispondente alle attuali esigenze, quantitative e qualitative, dei trasporti delle persone e delle cose. Molte autolinee debbono tenere le tariffe più alte di quelle ferroviarie unicamente per diminuire la concorrenza alle ferrovie dello Stato: ciò costituisce un indebito

arricchimento a danno della collettività. Si potrebbe, se mai, imporre una tassa. Non vi è ragione di imporre al viaggiatore di pagare più del dovuto, a solo beneficio di aziende private.

Comunque, per i trasporti viaggiatori sulle autolinee, ritengo necessario unificare le tariffe chilometriche dell'intera nazione. Siamo tutti italiani e chi ha il piacere di vivere nei grandi centri potrebbe spendere qualche lira in più, per rendere meno passive le gestioni dei trasporti nelle grandi città, a vantaggio degli utenti dei piccoli centri e dei contadini sperduti nelle campagne. Se vogliamo che questi ultimi restino nei campi, dobbiamo offrire loro tutte le comodità e tutte le agevolazioni di cui godono gli altri italiani.

È altresì necessario unificare le tariffe chilometriche con l'istituzione di una specie di cassa conguaglio attraverso adeguati strumenti fiscali per le linee attive e adeguate sovvenzioni per quelle passive.

Diversamente, si tengano le tariffe unificate sulla base dei trasporti di minor costo e si pongano a carico dello Stato e dell'intera collettività nazionale le sovvenzioni da dare per tenere in vita linee deficitarie.

A questo punto si pone un'altra questione, di cui — in sede di Commissione — l'onorevole ministro ha detto che parlerà (ed è giusto) quando si discuterà la legge sulle autolinee.

Io posso esprimere, sin d'ora, il voto che siano limitati gli attuali monopoli regionali e interregionali. Si dovrebbe incominciare col non insistere più sulle precedenze nelle concessioni a coloro che gestiscono linee viciniori; né si dovrebbero tollerare subconcessioni comunque camuffate, come fanno specialmente le aziende che gestiscono ferrovie secondarie.

Questi obiettivi potrebbero raggiungersi col semplice cambiamento degli attuali criteri amministrativi di concessione.

Le subconcessioni o semplicemente gli affitti degli automezzi con i relativi autisti, secondo me, violano anche la legge che vieta i subappalti di mano d'opera. In ogni caso si tratterebbe di evitare i profitti indebiti attraverso l'eccessiva limitazione della concorrenza.

Nelle autolinee, a mio avviso, necessita libertà per tutti; la maggiore libertà possibile, ma nei limiti dell'interesse generale. E, per tutelare questi interessi generali, occorre mettere a disposizione degli ispettorati della motorizzazione altri strumenti che consentano loro di regolare e sorvegliare adeguatamente queste attività.

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

In generale, a mio avviso, pur con le dovute cautele, consigliate dallo sviluppo economico e dal progresso tecnologico, si deve agire facilitando i mezzi su strada o quelli su rotaia, secondo i casi, e sempre in modo da evitare costosi eccessi di potenziale disponibile e non bene utilizzato, per ridurre al minimo il costo globale e, conseguentemente, quello unitario dei trasporti di ogni genere, sempre facilitando maggiormente gli spostamenti degli uomini e delle cose.

Più facili spostamenti causano, per le merci, più facili e maggiori aumenti del valore aggiunto; per gli uomini, maggiori possibilità di elevazione culturale e morale, e maggiore possibilità di utilizzare meglio le proprie conoscenze e le proprie attitudini.

Per non aumentare il costo globale dei trasporti, con scarsa utilizzazione dei mezzi disponibili, almeno per le cose, non si dovrebbero concedere facilitazioni ai trasporti su strade parallele a linee ferroviarie con potenziale ancora disponibile.

Con ciò, non ritengo che debbano essere mortificati i trasporti su strada, sia perché spesso risultano insostituibili, sia per l'inarrestabile sviluppo della motorizzazione privata e personale, sia per la loro importanza economica generale e particolare: essi occupano oltre un milione e 200 mila lavoratori, dei quali quasi 400 mila nella produzione e distribuzione degli automezzi, circa 20-30 mila nell'esercizio delle autolinee e il resto nell'auto-transporto merci.

Mi preoccupo, lo ripeto, di incentivare le politiche atte ad evitare sperperi. Occorre tendere al minor costo globale ed unitario medio di tutti i trasporti; occorre agevolare la circolazione insieme ai compiti del settore nello sviluppo dell'economia generale.

Per raggiungere da un lato questo obiettivo e dall'altro il soddisfacimento dei bisogni moderni di mobilità sempre più celere degli uomini e delle cose, anche con comunicazioni poco redditizie o addirittura passive, ove lo esigessero motivi sociali, ripeto che non esiterei ad invocare adatti strumenti fiscali per ricavare dallo stesso settore quanto necessita per colmare passività di altre branche dello stesso e per regolare la concorrenza, senza mortificare la necessaria regolare mobilità.

Lo Stato paghi certe passività e faccia esercitare servizi passivi bilanciati con integrazioni anche ai trasportatori privati; ma lo Stato si rifaccia di queste integrazioni incidendo sugli utili di altri servizi. E, nel complesso, operi in modo da rendere il più attivo possibile il bilancio economico nazionale e da

non rendere passivo per lo Stato l'intero bilancio di tutti i trasporti terrestri od almeno di quelli con automezzi.

Facilitando la riduzione dei costi unitari e bilanciando i costi con gli strumenti fiscali, si porrà l'utente in grado di scegliere il mezzo che più gli aggrada; e si potranno tutti gli italiani e tutte le cose italiane in grado di circolare con eguali o quasi eguali oneri chilometrici: specialmente cioè per il trasporto delle persone, indipendentemente dalle posizioni geografiche di partenza o di arrivo, dal mezzo prescelto e dalla maggiore o minore utilizzazione economica di questo.

Tale indirizzo sarebbe vantaggioso per le zone depresse.

È giusto pensare a coloro che sono costretti a muoversi pochissimo per mancanza di servizi adatti, anche economicamente, alla loro situazione. Bisogna comunque aiutarli, andare incontro ai più diseredati.

Il coordinamento pone anche altri problemi. Ho sentito, ad esempio, che i trasporti dei bambini per il servizio scolastico dovrebbero essere organizzati dal Ministero della pubblica istruzione. Non sono d'accordo. Lo Stato ha il Ministero tecnico del ramo, perché mai ricorre ad altre amministrazioni?

Queste ultime dovrebbero limitarsi alla programmazione generale ed al pagamento di tali trasporti al Ministero competente e tecnicamente attrezzato per organizzarli e sorvegliarli. Se tutti volessero far tutto, si potrebbe finire col fare tutto male.

Quanto alla lotta tra strada e rotaia, a mio avviso essa deve risolversi nella collaborazione, anche coatta, tra le ferrovie e gli autotrasportatori di merci e di persone. Tale collaborazione sarà più facile se, con idonei strumenti e con ferme direttive di governo, si riusciranno a contenere le pretese e le tendenze all'allargamento dei monopoli delle maggiori aziende private di trasporto e dei grandi trasportatori per conto proprio; cioè di tutti coloro che operano su piani interprovinciali ed interregionali, sfruttando i fortissimi oneri che le pubbliche amministrazioni incontrano per la costruzione, la manutenzione e la sorveglianza delle strade.

Le ferrovie dello Stato, come tutte le grandi e grandissime aziende industriali, hanno bisogno di imprese satelliti che compiano lavori o assolvano a servizi a costi minori per le loro organizzazioni snelle, per la non eccessiva incidenza delle spese generali. Le ferrovie curino dunque i grandi canali di traffico e, sino ai limiti dei loro potenziali, per

ciascuna linea, siano leggermente protette dalla concorrenza.

Ma le ferrovie agevolino anche le imprese private nell'acquisizione e nella distribuzione capillare del traffico, dai tanti piccoli canali ad esse confluenti e da esse defluenti. Si tratta, essenzialmente, di agevolare le persone che, anche nel proprio interesse, convogliano traffico alle ferrovie. Sempre sul piano del coordinamento, il discorso potrebbe continuare con altri esempi; ma io parlo con persone che sono convinte di ciò al pari di me e concludo pregando i presenti di convincere gli assenti, che sono poi i meno propensi a seguirci su questi indirizzi.

Per l'ammodernamento delle ferrovie secondarie poco si potrà fare, essendo quasi esaurito l'apposito stanziamento. Queste ferrovie incidono molto sui traffici del Mezzogiorno e specialmente su quelli della penisola salentina, della Calabria e della Lucania. A me importa poco, onorevoli colleghi, se statizzeremo o non statizzeremo questi gruppi di linee; alle popolazioni meridionali interessa che siano efficienti e funzionanti. Problemi di principio di tal natura, li risolvano altri. Ammodernarle significa renderle atte a fronteggiare la situazione attuale e quella prevedibile entro un certo numero di anni.

Per disporre di ferrovie veramente rispondenti alle esigenze attuali è necessario pensare anche all'abolizione dell'enorme quantità di passaggi a livello; bisogna pensare pregiudizialmente alla rettifica di tracciati fatti in base ad esigenze di altri tempi. Perciò il problema diventa necessariamente più complesso e potrà essere risolto solo con il varo di una nuova legge con uno stanziamento — a mio avviso — non inferiore ai 200 miliardi.

Se tuttavia la legge ventilata prevedesse solo la spesa di 100-120 miliardi, come il ministro ha detto in Commissione, io sarei egualmente favorevole ad una sua sollecita approvazione, dato che si potrebbe pensare al resto in un secondo tempo. In ogni caso, il problema delle ferrovie secondarie esige veramente un provvedimento radicale che funga da « urto » per arrivare ad una migliore situazione di questo settore.

Per le Calabro-lucane, la gestione governativa non significa di per sé un grande progresso. Non si è sbagliato nell'averla decisa; ma non è cambiando il gestore che si modificano, si ammodernano e si potenziano le ferrovie. È chiaro che ci vuole altro e che occorrono mezzi per adeguarle ai nuovi bisogni. Né possiamo accontentarci del solo invio di un commissario. Per le ferrovie secondarie

del Mezzogiorno occorre studiare un vero e proprio piano che, fra l'altro, le raccordi e coordini alla rete dello Stato, rimuovendo anche da parte di quest'ultima eventuali ostacoli alla migliore realizzazione di tali raccordi.

Sempre sulle ferrovie secondarie devo ricordare, non per dovere campanilistico, la situazione della rete circumvesuviana. Per ultimare il raddoppio della Torre Annunziata-Barra abbiamo, da poco, approvato il disegno di legge presentato dall'onorevole Spataro, che i napoletani ringraziano. Però con tale legge abbiamo sistemato soltanto un piccolo tratto di pochissimi chilometri. Eppure questa rete serve due milioni e mezzo di abitanti. Per ammodernarla razionalmente occorrerebbero 10-12 miliardi, poco più di 4.000 lire per ogni abitante di una zona di grande mobilità, con movimenti ordinari e con forti movimenti pendolari di lavoratori e di studenti in costante aumento.

Nella zona di influenza di una grande città come Napoli si viaggia ancora su vetture ferroviarie con terrazzini in legno, in condizioni di pericolo, con materiale fisso e mobile antiquato ed in buona parte obsolecente, tanto da provocare spesso gravi infortuni.

Le linee di questa rete presentano forti serpeggiamenti, curve strette, armamento inadatto a maggiori velocità, troppi passaggi a livello nelle intersezioni di strade frequentatissime. Per esempio, la linea Napoli-Baiano attraversa sette volte la strada per le Puglie e moltissime altre volte altre strade provinciali e nazionali importanti.

Bisogna fare qualcosa in questo campo, bisogna reperire i pochi miliardi occorrenti per dare respiro alla zona più popolata d'Italia.

In Commissione il ministro, rispondendo alle mie sollecitazioni, ha accennato al riscatto della linea Cancellò-Benevento. Se riscattata e, naturalmente, sistemata, la Cancellò-Benevento agevolerebbe enormemente il traffico fra Napoli e la Campania con il Sannio e le Puglie, riducendo notevolmente le distanze reali e virtuali tra i vari centri, con notevoli economie. Ciò è tanto vero che attualmente le comunicazioni rapide tra Napoli e Campobasso, con mezzi leggeri, sono instradate su tale linea secondaria, con notevole soddisfazione di tutti. La Cancellò-Benevento raccoglie essenzialmente traffico da e per Napoli, che instrada sulla Cancellò-Napoli delle ferrovie dello Stato. Si tratterebbe di finirla con queste mezzadrie su un'impresa privata.

Richiamo poi l'attenzione sul problema del trasporto afferente ai grandi centri, che interessa contemporaneamente le ferrovie secondarie, i servizi automobilistici e le ferrovie dello Stato. Il ministro, a mio sommo avviso, potrebbe e dovrebbe fare in modo da coordinare, o da imporre il coordinamento di tutti i servizi sopradetti, anche superando, se necessario, certe interpretazioni letterali delle leggi.

Nel caso di Napoli, si potrebbe nominare un commissario unico, almeno per tutte le aziende di trasporto con capitale pubblico; cioè per quasi tutte le aziende del genere, tranne alcune di scarsa o scarsissima importanza. Ci si potrebbe, così, avviare verso un razionale coordinamento dell'insieme di questi trasporti pubblici. È chiaro però che tale coordinamento non gioverebbe se non fosse accompagnato dagli altri necessari provvedimenti di razionale ammodernamento e coordinamento e dagli stanziamenti delle relative spese.

Questo coordinamento, fra gli altri benefici, aumenterebbe notevolmente il traffico delle ferrovie dello Stato.

Infatti, se arrivando alla stazione di Napoli centrale si trovasse il mezzo celere per proseguire nella città e nei dintorni, superando l'attuale congestione delle strade di questa grande città, molti preferirebbero servirsi del treno anziché dell'auto personale. Adatti e radicali provvedimenti alleggerirebbero anche il traffico stradale.

Ora, se le nostre città sono antiche e costruite con criteri non rispondenti alle moderne esigenze, se sentiamo il bisogno di cambiare la locomotiva a vapore, oggi con quella elettrica e domani, forse, con quella atomica, dobbiamo anche sentire il bisogno di provvedere a nuove infrastrutture di trasporto. Allo stato dei fatti, vi è una sola soluzione radicale: quella di scendere sottoterra con linee metropolitane, lasciando in superficie solo il traffico automobilistico.

È dunque necessario un piano nazionale per le metropolitane.

A Roma si sta facendo qualche cosa; ma credo che si debba fare di più. Milano ha certamente la possibilità di andare avanti per conto proprio. Napoli, invece, non ha mezzi finanziari; né può contentarsi del piccolo tronco progettato con un disegno di legge che fra l'altro, purtroppo, giace negli scaffali del Ministero del tesoro da un paio d'anni. Col solo tronco Granili-Mergellina si può risolvere il problema del traffico pedemontano

est-ovest, non tutta la situazione dei trasporti di un grandissimo centro di un milione e duecentomila abitanti, che presenta una conformazione planimetrica ed orografica abbastanza complessa e che dispone di una rete viaria assolutamente insufficiente.

Vorrei pregare l'onorevole ministro di passare una settimana a Napoli, circolando a piedi e con qualunque mezzo, per rendersi conto della situazione di questa città. Provi ad andare dal Vomero al Museo o dal Vomero a piazza Plebiscito due o tre volte in un giorno, provi ad attraversare il centro cittadino, e si renderà conto della situazione.

È chiaro che in questa situazione occorre una legge per una rete organica metropolitana, da costruire ed esercire con norme analoghe a quelle valide per la metropolitana di Roma.

Ed ora poche parole sulle ferrovie dello Stato. È stata approvata una legge che prevede uno stanziamento di 1.500 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento di queste ferrovie; ma subito dopo si è colta l'occasione della istituzione dell'« Enel » per colpire le ferrovie dello Stato, statizzando parte di una azienda di Stato, depauperandola di un patrimonio accumulato, pensosamente, a poco a poco.

Ma non è tanto questione di variazione dell'ente titolare di un certo patrimonio, quanto di disgregazione di servizi delicati e complessi, senza grandi vantaggi del suddetto « Enel ». Qualora dovesse trasferirsi all'« Enel » il complesso degli impianti di produzione, trasporto e trasformazione della energia, di proprietà dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sorgerebbero difficoltà di vario genere e in primo luogo quella di determinare quali impianti converrebbe, nell'interesse generale, trasferire.

Circa il trasferimento delle centrali idroelettriche delle ferrovie dello Stato si deve considerare che queste centrali sono sei: Bardonecchia, Morbegno, Bressanone, Rio Pusteria, Suviana e Sagittario, oltre la centrale di Monastero, in fase avanzata di costruzione e di prossima attivazione, che ha pure il compito di alleggerire la vetusta centrale di Morbegno, sopra ricordata.

In questo caso, a parte i problemi tecnici ed economici che si presenteranno in seguito, come ad esempio, la determinazione nel tempo, del diagramma di produzione delle centrali stesse, secondo le esigenze del servizio ferroviario, la determinazione del costo medio dell'energia prodotta dalle centrali stesse, occorre preliminarmente risolvere il

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

problema organizzativo dell'esercizio di queste centrali e degli impianti in esse compresi e direttamente collegati con l'esercizio ferroviario.

Si tratta dei macchinari e degli impianti per la conversione dell'energia in corrente continua, di quelli per l'alimentazione delle condutture di contatto. Nelle stesse centrali e talvolta, come nel caso del Sagittario, nello stesso locale, sono ubicati gli apparati ed i macchinari per la produzione e per la conversione dell'energia. Le linee primarie hanno comandi, di sezionamento e di regolazione, nelle sottostazioni di conversione, che talvolta alloggiano anche grandi trasformatori, solo a servizio delle primarie stesse.

Una materiale separazione dei servizi, insomma, si presenterebbe non facile per la coesistenza che si verrebbe ad avere di macchinari, apparecchiature e personale addetto al servizio di produzione per l'Ente e al servizio di conversione e di alimentazione delle condutture di contatto per conto delle ferrovie dello Stato. Tale coesistenza comporterebbe la necessità di manovre per l'uno e per l'altro servizio, con il pericolo di interferenze nell'opera del personale addetto all'uno e all'altro.

Di qui, comunque, almeno la necessità di un coordinamento fra l'attività dei due enti, anche a livello del personale esecutivo; coordinamento che non potrebbe però escludere gravi maggiori oneri globali per la collettività nazionale, per una doppia organizzazione e per il conseguente non redditizio aumento di personale necessario.

Se tale trasferimento fosse attuato, converrà considerare la convenienza di separare completamente gli impianti, almeno là dove è indispensabile, come ad esempio nella centrale del Sagittario, affrontando le relative spese. Si deve dire però che tali spese risulteranno improduttive, perché, anche dopo che si sarà addivenuti ad una completa separazione, nell'ambito delle centrali delle ferrovie dello Stato, tra la parte degli impianti per la produzione e quella per la trasformazione e conversione, le centrali stesse dovranno continuare ad alimentare le linee ferroviarie sulle quali si trovano ubicate, come finora.

Queste centrali, infatti, sono sorte esclusivamente allo scopo di servire le ferrovie; la loro produzione è completamente utilizzata sul posto ed in impianti ubicati su linee ferroviarie, dove non esistono altre fonti di energia. E, questo, il caso delle centrali di Bardonecchia e di Suviana, sulla direttissima

Bologna-Firenze, nonché della centrale del Sagittario sulla Roma-Sulmona.

Nessun vantaggio, quindi, potrà ricavare l'« Enel » dal trasferimento di tali centrali al suo patrimonio; mentre dovrà addossarsene l'esercizio con gli oneri particolari inerenti alle esigenze del servizio ferroviario; a cominciare dalle spese occorrenti per effettuare la sopra accennata separazione delle parti di impianto più direttamente legate a quest'ultimo, per lasciare l'esercizio di determinate parti al personale delle ferrovie dello Stato, senza interferenze con il personale addetto alla produzione che farà capo all'« Enel ».

Nel caso di trasferimento anche degli elettrodotti delle ferrovie dello Stato ad alta tensione ci si troverebbe in più difficile situazione. Tali elettrodotti hanno funzioni non di trasporto di energia tra centri di produzione e centri di consumo, ma di distribuzione dell'energia alle sottostazioni di trasformazione e di conversione in corrente continua la quale ultima, come è noto, viene impiegata per la trazione ferroviaria e non ha invece alcun impiego per la distribuzione all'utenza comune, civile ed industriale.

Tali elettrodotti costituiscono, con le sottostazioni su di essi inserite, un tutto unico che viene condotto secondo le esigenze del servizio ferroviario. Le sottostazioni sono per la massima parte telecomandate, così come i singoli organi delle stesse: il centro di comando è disposto in una sottostazione nodale e, in qualche caso, addirittura in una stazione ferroviaria. Da tali centri di comando sono altresì teleazionati gli interruttori terminali degli elettrodotti.

Infine, in molte sottostazioni vi sono impianti particolari sia per l'alimentazione dei circuiti di segnalamento e di blocco, tanto importanti per la regolarità e la sicurezza della circolazione; sia per i servizi minori (illuminazione, forza motrice ed altro).

Va inoltre tenuto presente che spesso i due elettrodotti, quello di trasporto ad alta tensione e quello a corrente continua che alimenta i treni (è il caso della Benevento-Foggia), sono l'uno a fianco dell'altro e sugli stessi sostegni. In caso di guasto, non si saprebbe a chi spetterebbe accorrere prima, talvolta col pericolo di determinare disastri, ove venisse impiegato personale non pratico di questo particolare tipo di impianti, e sempre con la certezza di maggiori ritardi per i treni.

Comunque, anche se si volesse — sbagliando — passare all'« Enel » tutti gli impianti di produzione, almeno gli elettrodotti dovrebbero continuare ad assolvere i compiti

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

per i quali furono costruiti. E, nella peggiore delle ipotesi, dovrebbero, dallo stesso « Enel », essere affidati, per l'esercizio, alle ferrovie dello Stato, le sole che potrebbero esercirli convenientemente.

A maggior chiarimento, aggiungo che le sottostazioni di conversione in corrente continua sono oggi ben 160 alle quali si devono aggiungere 40 sottostazioni di trasformazione.

L'« Enel », rilevando le primarie non utilizzabili se non per i compiti attuali, dovrebbe consegnare la sua energia in 200 sottostazioni ferroviarie, impiantando altrettanti complessi di misura sull'alta tensione. Si sperpererebbe quasi un miliardo per queste installazioni, mentre chissà quanto verrebbero a costare i loro periodici controlli. Attualmente, tali controlli vengono fatti dagli stessi ferrovieri con qualche funzionario per ogni compartimento. Domani, quando vi saranno due enti in contrapposizione di interessi, saranno necessari un rappresentante dell'ente, uno delle ferrovie ed un arbitro che, quasi sempre, per prassi, è un professore universitario. Al costo di queste verifiche bisogna aggiungere quello della massa di scartoffie che dovrà passare da un ente all'altro, con il relativo maggiore impegno di spese per il personale. Tutto questo per un gusto analogo a quello che potrebbe avere ciascuno di noi per spostare i propri soldi da un taschino all'altro dei suoi vestiti! Se non si vogliono disorganizzare le ferrovie bisogna evitare almeno il trasferimento degli elettrodotti.

Tutto quello che ho detto rispecchia anche il parere dell'organizzazione sindacale, del S.A.U.F.I. Questo sindacato libero di ferrovieri ha dichiarato, in un suo bollettino, che è tecnicamente assurdo passare all'« Enel » le linee di alimentazione delle sottostazioni elettriche, il cui servizio è troppo legato alla regolarità della marcia dei treni. In più, la manutenzione, se sarà fatta dall'« Enel », risulterà enormemente più costosa.

Se ai privati si lasciano libere disponibilità di 15 o 20 miliardi di chilowattore, alle municipalizzate 3,8 miliardi di chilowattore, se si lasciano liberi gli autoproduttori purché non consumino direttamente meno del 70 per cento della loro produzione, se si lascia quasi libera la Terni, perché lo stesso trattamento non viene usato per le ferrovie che dispongono in proprio di 3.050 miliardi di chilowattore e ne utilizzano direttamente, ora, ove necessita quasi il 90 per cento, con previsione di notevole aumento nei prossimi anni almeno fino ad assorbire quasi tutta la suddetta produzione disponibile?

In Francia, dopo 15 anni di attività dell'*Electricité de France*, le ferrovie continuano ad avere la propria autonomia nella produzione, nel trasporto, nella trasformazione e distribuzione della energia elettrica per i propri servizi, ricevendo dall'ente nazionale solo forniture integrative, là dove ne abbisognano. E pressoché lo stesso si verifica in Inghilterra.

Il S.A.U.F.I., orientato come anzidetto, ritiene utile che la legge realizzi queste condizioni: lasciare alle ferrovie dello Stato la produzione, il trasporto e la distribuzione dell'energia ad esse occorrente; far riscattare dalle ferrovie, in base alle norme della legge istitutiva dell'« Enel », le azioni della Larderello detenute dalla Valdarno e da piccoli azionisti complessivamente per il 21,6 per cento.

Chiedendo questo, non faccio che adeguarmi alla richiesta fatta dai colleghi socialisti e comunisti, allorché si discuteva la legge sull'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie, tanto energicamente da costituire ostacolo ad una rapida approvazione della legge stessa. Se questa operazione era bene farla in quella occasione, non vedo perché non dovrebbe essere fatta oggi.

In linea subordinata, per venire incontro anche alle esigenze dei toscani, si potrebbero lasciare all'amministrazione ferroviaria gli impianti che essa attualmente detiene, facendola rinunciare alle concessioni non ancora utilizzate in quella zona.

Comunque, ho l'impressione che in questa faccenda della Larderello si facciano troppe illusioni, quasi ci trovassimo in presenza di miniere d'oro inesauribili. In realtà, non vi è nulla di inesauribile, poiché i pozzi dei gas caldi boraciferi fruttano solo per 15-20 anni, ed anche meno.

In ultimo, va tenuto presente che le ferrovie avranno bisogno di energia anche sulle linee non elettrificate, per illuminazione, forza motrice, ecc., e dovranno comprarla dall'« Enel ».

Nell'insieme ritengo utile che la legge istitutiva di questo ente preveda, comunque ed in qualsiasi caso, accordi fra i ministri dei trasporti e dell'industria, per stipulare una convenzione in virtù della quale sia possibile utilizzare, nel miglior modo, tutte le linee di trasporto e provvedere anche alle piccole forniture, con o senza scambi di energia, a seconda che saranno o meno accolte queste mie richieste.

Naturalmente a questo punto viene fuori il problema del pagamento degli impianti.

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

Siccome in questo caso non ci troviamo di fronte a società per azioni quotate in borsa, come ci si dovrebbe regolare? Per me è chiaro che anche le pubbliche amministrazioni dovrebbero essere risarcite di quel che viene loro tolto ed al valore venale degli impianti.

Comunque, signor ministro, vorrei pregarla di avvertire i suoi colleghi del bilancio e del tesoro che, in virtù della legge che dispone il rimborso alle ferrovie degli oneri *extra* esercizio, dal bilancio relativo al prossimo anno finanziario dovrebbero cominciare a stanziare una quindicina di miliardi, in dipendenza del danno che le ferrovie riceverebbero. Altrimenti, la sistemazione dell'azienda fatta con una legge nell'estate scorsa si comincerebbe a distruggerla nello autunno!

Poche parole sul bilancio dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Nel bilancio in esame, come nei precedenti, non mi sembra sufficientemente distinta la spesa occorrente per la manutenzione ordinaria e per i rinnovi, da quella per la manutenzione straordinaria. A mio modo di vedere, i relativi stanziamenti dovrebbero figurare in capitoli distinti, per chiarezza e per meglio fissare norme per la spesa globale e per quelle particolari.

È evidente il desiderio di tutte le amministrazioni, compresa quella ferroviaria, di seguire la via più facile per finanziare lavori e forniture; e, conseguentemente, di non trovarsi di fronte a rigide destinazioni degli stanziamenti; ma ritengo che la parte straordinaria debba essere nettamente distinta da quella ordinaria, anche nel caso della manutenzione che, stando ai precedenti, potrebbe essere sacrificata ad altre esigenze.

Un accenno al piano quinquennale ed alla ripartizione regionale degli investimenti, in relazione ad una precisa riserva di legge per le regioni meridionali.

Per evidenziare l'osservanza o meno del precetto della riserva, le statistiche e gli specchi riepilogativi e dimostrativi degli investimenti devono nettamente separare quelli afferenti al centro-nord da quelli delle regioni meridionali, che sono poi il Molise, la Campania, la Puglia, la Basilicata, la Calabria, le isole e quella parte del Lazio specificata nei precedenti legislativi (come quelli che riguardano la Cassa per il mezzogiorno), parte del Lazio che, per esempio, esclude Roma.

Onorevole ministro, la prego di far correre in tal senso i prospetti delle opere

da farsi con il primo piano quinquennale, e cioè con il primo stanziamento degli 800 miliardi. Altrimenti, noi profani non capiamo più niente.

Approvo il piano per il materiale mobile in generale; ma propongo alcune varianti che indicherò in seguito.

Mi compiaccio con l'amministrazione ferroviaria per la rapidità con cui sono stati scelti e progettati i lavori e le forniture occorrenti per questo ammodernamento. Troppe volte, in troppe altre occasioni si è perduto tempo in cerca del perfetto, che poi non è mai stato tale. È meglio andare avanti rapidamente, specialmente ove ci sono idee chiare e nei casi in cui ci possa essere tempo per eventuali correzioni marginali.

Nel campo del materiale mobile, occorrono più carri frigoriferi; come occorre non esagerare con le costruzioni di treni e vetture di lusso, pur riconoscendo che necessita qualche sacrificio, in questa direzione, per motivi di prestigio nazionale.

Per le comunicazioni con la Sardegna, sulle quali si è testé trattenuto l'onorevole Polano, che sarà certamente seguito da altri colleghi, rilevo che se la Finmare trovasse ostacoli nella costruzione delle navi-traghetto indispensabili, le ferrovie dello Stato potrebbero costruire e gestire in proprio questi natanti, come fa nello stretto di Messina.

Concordo, per quanto riguarda il piano degli impianti fissi, che prima di tutto bisogna provvedere alle linee longitudinali ed a quelle di accesso ai valichi del nord; ma ai fini della precedenza, questo complesso di linee non può considerarsi alla stessa stregua. Ad esempio, diverse sono le situazioni dei valichi di Domodossola, Chiasso e Brennero, da quelle di Ventimiglia e di Tarvisio, e, conseguentemente, delle linee ad essi valichi afferenti. Non bisogna concentrare molto al nord, ma graduare questi interventi con quelli destinati alle zone meridionali, per ovvie ragioni di equilibrio.

Sono d'accordo che si debba completare, con la massima urgenza possibile, tutto il raddoppio dei binari dell'adriatica, senza indulgere, almeno in un primo tempo, a spese che potrei chiamare di lusso, interessanti poco le ferrovie e molto le popolazioni delle zone attraversate, come gli spostamenti a monte di lunghi tratti di linea richiesti da alcuni colleghi.

Pensiamo, prima di tutto, ad accelerare la marcia dei treni, evitando di seguire il criterio applicato in fase di ricostruzione di

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

quest'ultimo dopoguerra, quando ci siamo indugiati a costruire grandi fabbricati viaggiatori, senza preoccuparci troppo di migliorare le condizioni delle linee e dei piazzali ferroviari. In Germania, per molti anni, hanno costretto in baracca i servizi viaggiatori, pensando prima agli impianti interessanti la circolazione dei treni e poi al resto, alle opere che necessitano solo per comodità e per decoro.

Circa la linea longitudinale tirrenica, ringrazio il ministro perché si è progettato di eliminare la strozzatura del valico di Cava dei Tirreni, ma lo prego di considerare che, eliminata questa, ne restano altre; per cui il problema non è risolto.

Resta l'ingorgo dei dintorni di Napoli e di Napoli stessa. In proposito ho presentato in Commissione un ordine del giorno, che l'onorevole ministro ha accettato come raccomandazione, e con il quale chiedo: la costruzione di un nuovo tronco da smistamento ai Campi Flegrei per avere una circonvallazione intorno a Napoli ed il disimpegno della metropolitana; il completamento del ripristino del doppio binario sulla Napoli-Cassino-Roma, per la quale vi è già la sede stradale e, a quanto mi riferiscono i colleghi del luogo, sono a pie' d'opera anche le traversine.

Questo invocato ripristino costa relativamente poco, mentre una volta sostituita la trazione a vapore con quella *diesel*, come già programmato, potrà rendere molto sia nelle comunicazioni dei viaggiatori sia per i treni merci provenienti dal sud e dalla Foggia-Benevento diretti a Roma ed oltre. Non dimentichiamo che la Napoli-Formia-Roma è già abbastanza satura.

Ho chiesto pure di quadruplicare i binari fra Aversa e Napoli e di costruire i tratti necessari per realizzare la linea a doppio binario Nocera-Nola-Casoria.

Più di tutto, ho insistito ed insisto sulla sistemazione della cosiddetta metropolitana di Napoli, o meglio del tronco sotterraneo della linea Pozzuoli-Napoli via Gianturco. Gli investimenti per i lavori occorrenti presentano alta redditività e renderebbero un grande servizio alla popolazione napoletana ed all'amministrazione delle ferrovie dello Stato, in quanto quest'ultima con una spesa relativamente modesta per l'impianto e di poco aumentata per l'esercizio vedrebbe enormemente aumentati, o, comunque, almeno raddoppiati i propri introiti su quella linea.

Si è detto che una commissione locale sta studiando questo problema; ma non è esatto perché tale commissione si occupa della me-

tropolitana vera e propria da costruire e non del tronco sotterraneo in questione che resta e resterà delle ferrovie dello Stato e che solo queste possono sistemare.

Per gli impianti fissi della trazione torno ad invocare quanto chiesto altre volte per Napoli. Abbiamo due vecchie e gloriose officine da demolire. Si potrebbe costruire una grande officina moderna per trainanti e trainati: non comprendo perché nel mezzogiorno d'Italia non debbano esistere officine di grande riparazione dei locomotori *diesel* e dei locomotori elettrici. Non si può limitare alla meccanica grossa il lavoro che dovrebbe fare la povera metropoli meridionale.

Sulla soppressione dei passaggi a livello sono d'accordo con il relatore sulla necessità di un piano nazionale; ma ritengo insufficienti la previsione di 44 miliardi di spesa.

Mi pare che il ministro Mattarella abbia parlato invece di 100 miliardi, che è proprio la somma che ci vorrà. Sulla Napoli-Salerno vi è, in media, un passaggio a livello ogni 400 metri: ciò complica la circolazione dei treni, rende alta la spesa per la loro vigilanza, ed intralcia molto il traffico stradale.

Sul problema dei rami secchi sono d'accordo con il relatore e con il ministro nel prudente esame delle situazioni delle singole linee e specialmente di quelle meridionali ove il traffico dovrebbe aumentare, se si saprà farlo meglio convogliare.

Raccomando una maggiore spesa per gli studi sperimentali e quindi per l'istituto sperimentale e per i centri di studio, richiamando quanto già ebbi a dire e ripetere in proposito negli scorsi anni.

Un'amministrazione come quella ferroviaria non può non avere a disposizione un molto più grande e meglio attrezzato suo istituto sperimentale, con personale sceltissimo e, all'occorrenza, scelto fra i docenti universitari, anche per semplici consulenze.

Penso che si debba spingere molto più avanti la soluzione del problema degli alloggi che assilla tante famiglie di ferrovieri. Nella ripartizione degli investimenti a questo titolo, bisogna tener presente, per le diverse località, gli indici di affollamento superficiale e quelli dell'affollamento per vano, ai fini di una migliore ripartizione dei 40 miliardi previsti dalla legge ed indipendentemente da ogni pur logica e necessaria preferenza per le zone depresse e per la depressissima Napoli.

È una gran bella cosa il villaggio di Val Melaina a Roma, ma bisogna riconoscere che su questa strada si dovrebbe fare di più in

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

tutte le altre località, e si dovrebbe fare anche finanziando le cooperative di case per ferrovieri, con un fondo di rotazione di una decina di miliardi, da prelevare dai sopra citati 40 miliardi.

Per le assunzioni, in genere, concordo con il relatore. Nell'attuale difficoltà di reperire ingegneri, e più ancora nella congiuntura del piano di ammodernamento, occorre utilizzare di più i periti industriali ed i geometri, specialmente per i reparti di esercizio che, in linea di massima, potrebbero essere affidati ai segretari superiori, dopo aver fatto loro frequentare appositi corsi di perfezionamento nella scuola dei ferrovieri di cui si è parlato e che è bene istituire presto.

Napoli non ha uffici ferroviari, salvo quelli del compartimento: sarebbe opportuno ubicare a Napoli tale scuola, per un minimo di giustizia distributiva.

È opportuno potenziare il dopolavoro ferroviario e la Provvida, la quale dovrebbe tendere a calmierare il costo della vita, ormai in forte aumento.

Anche per l'Ente autotrasporti merci una raccomandazione. Esso è particolarmente utile ai fini del coordinamento fra strada e rotaia, relativamente al quale l'eccessivo frazionamento delle imprese stradali rende difficili le trattative con l'azienda ferroviaria; l'E.A.M. potrebbe bene svolgerle nell'interesse dell'autotrasporto, che ha grande interesse pubblico, con la massima garanzia per tutti. È opportuno che senza ulteriore indugio si utilizzi sempre meglio e con vedute sempre più chiare l'E.A.M. in questa importante funzione.

Due parole per il personale. Ritengo urgente siano presentate al Parlamento le modifiche allo stato giuridico, concludendo così, una buona volta, anche le trattative con il personale.

In definitiva resta al Parlamento la facoltà di decidere. Ed alla vigilia della scadenza della legislatura, è meglio fare qualcosa che potrebbe poi anche essere emendata. Negli emendamenti allo stato giuridico dovrebbero trovarsi soluzioni a diversi problemi che sono oggetto di lamentele in corso.

Naturalmente si deve considerare, in primo luogo, la revisione delle tabelle, come richiesto dai sindacati, e poi rivedere lo stato giuridico degli assuntori, rivedere le piante organiche e molte questioni particolari di categoria.

Concludo rilevando che nell'insieme, per quanto riguarda l'amministrazione ferroviaria ed in generale il Ministero dei tra-

sporti, non possiamo che lodare l'opera attiva e proficua che svolgono i funzionari dell'una e dell'altra amministrazione.

L'adeguatezza degli interventi richiesti e la tempestività nella presentazione e nell'attuazione dei programmi sono indici di efficienza organizzativa e di dinamicità dell'azienda di Stato, che è responsabile del più grande complesso tecnico ed economico del paese.

La riprova che l'azienda ferroviaria assolve da oggi in pieno i suoi compiti è data anche dal modo come riesce a soddisfare richieste di emergenza come quelle dell'imponente traffico smaltito nel periodo di ferragosto, che quest'anno ha superato ogni punta precedente, confermando la vitalità e l'efficienza delle nostre ferrovie.

Perizia tecnica ed organizzativa si presentano al più impegnativo banco di prova nei momenti più difficili, come questo, e si pongono idealmente in polemica con quelle accuse di scadimento e di rilassatezza che così frequentemente e disinvoltamente sono state avanzate negli ultimi tempi.

Diamo atto al ministro Mattarella dell'efficace e fattiva opera svolta e di quella che si accinge a svolgere al fine di realizzare un efficiente e coordinato sistema di trasporti nel nostro paese, un sistema di trasporti atti a soddisfare, anche in futuro, le nostre esigenze economiche, che sono, fortunatamente, in continua fase di sviluppo.

Forse, come nessuno di noi quando viaggia, specie di notte, pensa ai tanti ferrovieri impegnati nel nostro trasporto e nella sua regolarità e sicurezza, così nessuno di noi ha la coscienza precisa di come, pur nel deperimento generale dei costumi, il personale ferroviario tenga alto il prestigio ed il rendimento della sua amministrazione, fra tutte le altre dello Stato. L'amministrazione ferroviaria è ben guidata e vanta un corpo di funzionari veramente valorosi che onorano il nostro paese. Recentemente nel dibattito svoltosi in questa Camera sull'« Enel » si è avuto occasione di parlare della Larderello. Questi impianti sono opera dei tecnici e dei funzionari delle ferrovie dello Stato e costituiscono gran vanto per il nostro paese, che, in materia, è all'avanguardia mondiale, seguito a distanza dal lontano Canada.

Ai colleghi ferrovieri, nel loro complesso, vada la gratitudine del paese, gratitudine che si estende all'onorevole Mattarella, ferroviere anche lui, fra i ferrovieri, per l'ormai più che decennale attività nella direzione politica del Ministero dei trasporti.

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

Termino esprimendo l'augurio che le ferrovie e l'intero settore dei trasporti possano sempre meglio svilupparsi per assecondare, nella maniera più adeguata, le esigenze di vita e di progresso del popolo italiano. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, in un assennato articolo di Epicarmo Corbino, che tratta materia diversa da quella in oggetto, ho trovato osservazioni che però anche a questa materia si adattano. È impossibile — egli scrive — creare un sistema esterno di distribuzione dei beni e dei servizi che faccia combaciare la superficie dei beni offerti con quella dei beni domandati. L'osservazione può adattarsi anche alle innumeri richieste che pur nel sempre più ampio settore ferroviario pervengono a lei, onorevole ministro, da tutte le parti d'Italia. Ma in modo particolare mi pare si adatti ai problemi ferroviari della mia Sardegna. La superficie dei beni da noi domandati — è argomento ormai ricorrente tutti gli anni nella discussione del bilancio dei trasporti — è una superficie che col traffico accresciuto sempre più si dilata e sempre meno riesce a combaciare con i beni offerti.

Non è che non vi siano stati da parte dei ministri responsabili buoni propositi, apprezzabili respicenze; non è che qualche cosa anche nell'isola non sia stata fatta per eliminare taluni inconvenienti che minacciavano di compromettere la sicurezza dei traffici, e che non si sia effettuato con l'adozione, ad esempio, delle vetture *diesel* un sensibile miglioramento rispetto alla situazione rotatoria precedente, che non aveva avuto né modifiche né ritocchi da quando le ferrovie erano state istituite, e risaliamo all'altro secolo! Ma i problemi fondamentali sono rimasti e sono tuttora insoluti.

Ella, onorevole Mattarella, rispondendo a talune interrogazioni parlamentari, ha assicurato che per il miglioramento della rete ferroviaria sarda saranno stanziati 14 miliardi, e cioè 4 miliardi in più di quelli annotati dall'onorevole Boidi nella sua relazione, che mi è apparsa ammirevole per la chiarezza dell'espressione, per l'equilibrio dei giudizi e per l'acume con cui ha affrontato il complesso problema dei trasporti. L'amico Boidi è stato sorretto nel suo ponderoso lavoro come da un'ala di poesia che glielo ha reso meno ostico, tanto che non si è tenuto dal rievocare, in ultimo, l'ombra di Dante per assi-

curarci che i fenomeni sociali ed economici, sui quali il settore dei trasporti si innerva, non possono sorgere ed evolversi a caso, secondo la teoria di Democrito, che il poeta colloca nel limbo, appunto per affermare che non dal caso, ma per un divino disegno, scaturisce l'armonia dell'universo.

Noi vorremmo che un raggio di questa divina armonia aiutasse l'onorevole ministro a dare un moderno, efficiente ed armonico assetto alla grande « ammalata », come fu chiamata l'amministrazione ferroviaria; e ad eliminare, se non tutti, alcuni dei mali che l'affliggono un po' dappertutto e, per la parte che mi riguarda, anche in Sardegna. L'onorevole Boidi ricorda che il 29 aprile 1962 il ministro Mattarella esaltava la funzione civile e sociale delle ferrovie e spiegava « il perché del mantenimento di determinate linee e di determinati impegni che la ferrovia deve coprire anche quando economicamente essi non sono redditizi, ma anzi assai deficitari ». Nobilissime parole dalle quali il relatore deduce due importanti conclusioni:

1°) che quando una linea a scarso traffico sia riconosciuta necessaria allo sviluppo economico e sociale della zona, va, non solo conservata, ma ammodernata e potenziata;

2°) che il *deficit* di quella linea (eliminabile con lo sviluppo del traffico) ha il carattere di un vero e proprio onere sociale, che lo Stato deve assumersi.

Se questi giusti principi saranno osservati, io ho molto da sperare nell'opera del ministro per quanto riguarda la Sardegna. La diagnosi che il relatore fa sulla situazione ferroviaria nell'isola è esatta. Ogni sviluppo economico e sociale della regione è subordinato al miglioramento dei trasporti. Senza una rapida e completa attuazione di essi, tutti gli altri investimenti pubblici e privati, anche se massicci, sarebbero inefficienti o scarsamente efficienti ai fini della produttività o dell'assorbimento di mano d'opera.

Decentrata come è rispetto ai mercati di sbocco, mal servita dalla gravosità dei trasporti, a causa dei trasbordi terrestri e marittimi, e dalla insufficienza della rete viaria, si spiega come nello studio per il « piano di rinascita » sia stata messa in luce la esigenza prioritaria del settore dei trasporti.

La relazione fa un elenco importante degli interventi che si impongono da parte dello Stato per il miglioramento della rete delle comunicazioni interne dell'isola nel campo delle ferrovie e della viabilità. Né io

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

qui lo ripeto, essendo persuaso che l'onorevole ministro ne terrà il debito conto in modo che non si verifichi per le ferrovie quanto è avvenuto per le autostrade. Mentre tutte le regioni beneficiano, più o meno, di questa grandiosa opera di moderna civiltà, la Sardegna ne è stata completamente esclusa. Per ironia della sorte agli automobilisti sardi è però rimasto il gusto e l'obbligo del relativo contributo che essi devono versare per le autostrade che non hanno.

Quando leggo nella relazione che per « l'affinamento delle esigenze del pubblico, le ferrovie dello Stato hanno immesso in servizio un nuovo tipo di elettromotrice rapida, rivestita internamente di laminato plastico, bene isolata termicamente ed acusticamente, dotata di servizio bar, ristorante e condizionamento d'aria », penso, per contrapposto, alla malinconia delle superstiti caffettiere che arrancano sulle impervie montagne di Sardegna, oggi come ottanta anni fa quando furono costruite e che lacerano l'aria con i loro fischi simili a gridi di allarme e di disperazione !

Io non so se i 14 miliardi che sono stati assegnati al miglioramento delle ferrovie sarde siano sufficienti per ottenere un tangibile risultato. Forse sì per i problemi, dirò marginali, ma non certo per quelli di fondo, che nessuno affronta e che rimangono così immutabili ed eterni.

La Sardegna è esclusa, come per le autostrade, dalla elettrificazione delle ferrovie. Eppure oggi che dell'energia elettrica si vuole imporre con loro danno, *ob torto collo*, agli italiani recalcitranti, la assurda nazionalizzazione, dovrebbe essere possibile la utilizzazione, a basso costo, per le ferrovie sarde delle fonti di energia elettrica di eccezionale potenza, che si stanno creando nell'isola.

Parimenti fino ad oggi le linee sarde non hanno conosciuto l'invenzione — chiamiamola così — del doppio binario. La promessa del ministro è che se ne farà finalmente un esperimento sul tratto Cagliari-Decimomannu e ne attendiamo l'attuazione. Ma, onorevole ministro, non bisogna fermarsi lì. Bisogna continuare i lavori, senza interruzione, fino ad Oristano. Questa storica città (è la città di Eleonora d'Arborea), che è in pieno sviluppo, malgrado la negata promozione a capoluogo di provincia, dovrebbe essere la stazione di partenza di due diramazioni ferroviarie che dovrebbero risolvere per sempre il problema delle linee in Sardegna. Una diramazione ad occidente, che, passando per Bosa e Alghero, raggiunga Sas-

sari e Porto Torres; l'altra diramazione ad oriente, che, biforcandosi ad Abbasanta, percorra la valle del Tirso per riallacciarsi a Berchidda, sulla statale di Olbia. Tecnici molto esperti hanno studiato tale progetto che, se attuato, eliminerebbe, sostituendole, talune linee secondarie (ad esempio, la Alghero-Sassari, la Chilivari-Tirso) darebbe vita e sviluppo a zone che chiamerò di silenzio, ma che sono potenzialmente produttive ed eviterebbe il raddoppio della linea attuale oltre Oristano, progetto il quale comporta gravi ed onerose difficoltà a causa dei logori impianti, delle curve strette e frequenti e dei dislivelli da superare. Lo so che sono opere, queste, che non si possono effettuare in breve tempo. L'importante è avere fin d'oggi le prospettive del domani e condurre intanto a termine le prime tappe necessarie, che sono già negli orientamenti programmatici del ministro, quali quelle del tratto Cagliari-Decimomannu e, speriamo, Decimomannu-Oristano.

Se, incoraggiato dall'esempio dell'onorevole Boidi, mi affidassi alle ali della poesia, allargherei la visuale del mio programma di sardo che si batte per l'amore della sua terra, ma devo ridurre le mie richieste perché, come dicevo al principio del mio intervento, la superficie dei beni domandati possa combaciare con quella dei beni offerti o di quelli possibili. Già in sede di Commissione ho trattato appunto, tra l'altro, dell'elettrificazione della rete di cui già ho fatto cenno, come pure del problema del raddoppio della linea, con la variante delle due diramazioni da Oristano e da Abbasanta. Non ritorno ora su di essi, ma insisto su alcune altre richieste il cui accoglimento non dovrebbe consentire dilazioni.

Una si riferisce al riclassamento della rete statale con rinnovo di binari, rafforzamento di ponti, rettifiche di tracciati ed eliminazione se non di tutti — che sono molti — almeno dei più pericolosi passaggi a livello. Richiamo a questo riguardo l'attenzione dell'onorevole ministro sul passaggio a livello di Olbia. La linea ferroviaria che quando fu costruita passava in aperta campagna, ora, con lo sviluppo che in questi anni ha assunto questa graziosa ed operosa cittadina, divide materialmente in due l'abitato. Il movimento sempre più intenso dei treni passeggeri e merci che mettono capo per i passeggeri all'Isola Bianca di Olbia e per le merci a Golfo Aranci, in corrispondenza con le navi-traghetto, paralizza letteralmente tanto la vita cittadina quanto il traffico che va a sboccare

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

nella stazione marittima e commerciale del porto.

È un inconveniente lamentato tantissime volte, senza esito, ed al quale ormai bisogna porre rimedio con la costruzione di un soprapassaggio o di un sottopassaggio, o, ove risultasse più opportuno, con lo spostamento della stazione ferroviaria.

Se, come l'onorevole relatore ha scritto, lo sviluppo economico e sociale di una zona o di una città ha come premessa indispensabile il completamento delle infrastrutture stradali, la sistemazione razionale del passaggio a livello di Olbia è uno di quei casi macroscopici ed impellenti che non può sfuggire alle premure del ministro e che deve avere su tutti gli altri interventi il privilegio della priorità.

Altro punto di cui è fatto cenno pure nella relazione è quello che si riferisce all'adozione dei carrelli trasportatori. Da anni io mi batto perché vengano eliminate le paratie stagne determinate dalla diversità di scartamento, le quali rendono pressoché inutili le ferrovie secondarie in Sardegna. Qualche mio collega, più radicale di me, ne ha proposta la statizzazione. Se le ferrovie concesse avessero la potenzialità ed il margine di utile dell'energia elettrica, forse a quest'ora, giacché siamo sulla via, la cosa sarebbe già fatta. Ma esse non fanno gola a nessuno e i sardi sono condannati a sopportarle sino a quando Dio vorrà.

Ma all'inconveniente maggiore, quello dello scartamento, che impedisce, sulla rete statale, la circolazione dei carri, si può trovare un rimedio. Sottoposi una volta al ministro Angelini la proposta, attentamente studiata da un tecnico specialista, di un carro a doppio scartamento che necessariamente poteva allargare o restringere l'asse delle ruote in relazione alla linea in cui doveva immettersi. Il ministro mise allo studio il problema di cui si dimostrò persuaso. Ma poi non se ne fece nulla. Sorse allora la proposta di adottare, in Sardegna come già altrove, l'uso dei carrelli trasportatori che il relatore mi dice essere in via di esecuzione.

Mi permetto, onorevole ministro, di sollecitare la costruzione e l'applicazione di cui i sardi sentono l'esigenza dopo la istituzione delle navi-traghetto. Esse hanno segnato per la Sardegna una tappa importante — qualcuno ha detto storica — per la dilatazione del suo sviluppo commerciale e per aver dato all'isola quella continuità ferroviaria che finalmente l'ha ravvicinata alla penisola e ai mercati continentali. Ma perché il beneficio

sia reale ed effettivo per tutti (e non solo per quelli, e sono in minoranza, che si trovano lungo la linea statale), è necessario che anche dalle reti secondarie (che hanno uno sviluppo tre volte maggiore di quella dello Stato) possano affluire i carri da immettersi sulle navi-traghetto. A maggior ragione i carrelli trasportatori saranno necessari se, come annunciato anche nella relazione, sarà presto messa in linea una terza nave-traghetto in relazione al traffico ogni giorno in aumento.

Ed a questo proposito (ed è l'ultimo argomento che tratto) mi permetto di ricordare all'onorevole ministro l'affidamento che egli mi diede sul ripristino, per il servizio merci, del tratto Luras-Monti. Questo mio richiamo diventa un po' monotono come una litania, ma non smetterò di farlo finché ne avrò la possibilità e finché lo scopo non sia raggiunto. Questo tratto era compreso tra i cosiddetti « rami secchi » che l'inesorabile potatore voleva tagliare. Finora non è stato soppresso, ma sospeso. Esistono ancora i binari, i caselli ferroviari, le stazioni: ma tutto è in abbandono come in abbandono sono le popolazioni della Gallura e dell'Anglona che dalla riattivazione della linea attendono la possibilità di portare i loro prodotti (che sono pur così scarsi in mancanza di sbocchi) al mare e ai mercati del continente a mezzo delle navi-traghetto. Se la linea venisse smantellata, queste due vaste zone rimarrebbero isolate e condannate a progressivo deperimento. Non è che prima della draconiana legge la linea fosse florida, ma era da annoverarsi tra quei rami non secchi, ma, come dice il relatore, lasciati avvizzire. Pensate che né i binari, né le traversine, né il materiale rotabile ebbero miglioramenti di sorta dal 1890, anno della costruzione. Invecchiano le persone e invecchiano anche le ferrovie, col vantaggio però che le ferrovie possono essere rinnovate. Se non si rinnovano, se i rami si lasciano avvizzire e insecchire, non dipende tanto dai rami quanto dal giardiniere che non li coltiva. Io spero, onorevole Mattarella, che questo ramo abbia trovato in lei il suo giardiniere. Quando ne parlai al ministro Angelini, in un primo tempo non mi diede ascolto, anche perché non si rese conto dell'importanza della linea. Essa (basta guardare una carta geografica) rappresenta l'unico e insostituibile raccordo fra le due grandi linee parallele: Sassari-Palau da una parte e Cagliari-Chilivani-Olbia dall'altra. Il tratto è di 28 chilometri dalla stazione di Luras a

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

quella di Monti. Se un carro ferroviario dovesse fare il giro di Sassari per arrivare dall'una all'altra stazione, il percorso supera i 28 chilometri. Di ciò si rese conto il ministro Angelini andando sul posto e se ne persuase tanto che in un discorso tenuto a Tempio s'impegnò (ed impegnò quindi anche il Governo) a ripristinare la linea. Di ciò diede conferma, in sede di interrogazione parlamentare, a me e ad altri colleghi non del mio gruppo. È esclusa perciò la ragione politica. Ma rimane ancora la ragione tecnica che, ripeto, dopo la istituzione delle navitraghetto diventa più pressante ed assillante che mai. Il fatto che l'auspicato ripristino o, meglio, la rimessa in efficienza della linea (che ancora esiste con tutte le sue attrezzature, anche se mal ridotte) sia destinata esclusivamente al trasporto merci rende ancora l'operazione più facile e meno onerosa, mentre essa costituirebbe una validissima componente per il risorgere e per il progredire di quelle popolazioni. Assumerebbe cioè quella funzione civile e sociale che l'onorevole Mattarella esaltava il 29 marzo 1962 per quelle ferrovie che rappresentano uno strumento necessario di sviluppo economico e che vanno non soltanto conservate, ma anche potenziate, pur non essendo redditizie o essendo addirittura deficitarie. Per le ragioni che ho detto e per la fiducia che ho nella capacità di recupero e nell'operosità del popolo di Gallura e di Anglona, sono certo che con l'immane sviluppo del traffico (è il caso di dire che questa volta è l'organo che crea la funzione) il *deficit* sarà destinato a scomparire.

Si ristabilirà quindi, anche in quella zona, il desiderato equilibrio per il ripristinato movimento del treno.

Voglio chiudere questo mio dire riferendomi a un colpo d'ala che il relatore riporta da un tecnico delle ferrovie: « Una sana economia trae stabilità dal proprio movimento, come gli aerei traggono stabilità dai motori in azione ». Giustissimo! Signor ministro, la Sardegna è in movimento; la aiuti, migliorandone i trasporti, a guadagnare, in una sana economia, la sua stabilità. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

GEFTER WONDRICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, non possiamo ancora una volta non rammaricarci per il ristretto tempo messo a disposizione per discutere un bilancio tanto importante. Forse proprio in vista di questa troppo breve

discussione l'amico onorevole Boidi ha voluto fare una relazione molto ampia e accurata che, oltre ad essere il preventivo, è anche un po' il consuntivo della gestione passata.

Non è il caso di ripetere quanto da varie parti è stato detto nelle precedenti discussioni sul bilancio dei trasporti. I problemi sono sempre gli stessi, e sono problemi di manutenzione, di potenziamento, di ammortamento, di costi, di gestione appesantita da voci estranee alla gestione stessa, come per esempio quella delle pensioni che dovrebbe far capo al Tesoro; vi sono poi i problemi del personale e del riordinamento dell'amministrazione dell'azienda, per il quale vi è una legge in gestazione.

Nella relazione Boidi si fa cenno alle conseguenze derivate dalla legge sull'ammodernamento delle ferrovie. Si comincia ad intravedere quella che sarà la spesa e quale sarà l'attuazione della legge non tanto in ordine all'ammodernamento quanto al potenziamento, che è quello che soprattutto ci interessa, dato che il paese ha bisogno di una sempre più efficiente rete ferroviaria.

Molte delle nostre difficoltà derivano dalla particolare configurazione dell'Italia, costituita da una lunga, stretta e accidentata penisola. Le nostre ferrovie devono quindi affrontare difficoltà assai superiori a quelle della maggior parte degli altri paesi europei, sia per la costruzione che per l'esercizio degli impianti.

Tutto ciò non deve tuttavia indurci a lasciar passare sotto silenzio il rilievo fatto dall'onorevole Boidi nella sua pregevole relazione, secondo quale circa la metà dei treni arriva... puntualmente in ritardo; e poiché il relatore calcola in circa diecimila al giorno i treni circolanti sulle nostre linee (per la verità ritengo che questa cifra sia eccessiva), se ne deduce che circa 4.500-5.000 treni giungono nel nostro paese, ogni giorno, in ritardo.

Si tratta di un inconveniente che deve essere rimosso. Gli orari sono il risultato di studi dei percorsi, dei tempi di percorrenza dei vari tratti, del numero e della durata delle fermate; non dovrebbero quindi essere soggetti a permanenti variazioni. Si tratta conseguentemente di esaminare attentamente le cause dei ritardi e di eliminarle, per il buon nome dell'amministrazione ferroviaria. Spetta dunque ai tecnici del Ministero dei trasporti affrontare a fondo il problema e assicurare il servizio in modo più soddisfacente, anche dal punto di vista del rispetto degli orari.

Un altro grave problema è quello dei passaggi a livello. Secondo il relatore, la loro totale eliminazione comporterebbe una spesa di ben 600 miliardi. Il problema, comunque, nonostante le sue imponenti dimensioni, va affrontato e risolto, nel quadro più vasto dei rapporti tra ferrovie e strade.

Nella sua relazione l'onorevole Boidi fa un'elencazione dei raddoppi e potenziamenti di linee in corso o progettati. Devo, per quanto mi riguarda particolarmente, dichiararmi finalmente soddisfatto per il raddoppio della Trieste-Venezia. Vi è un solo particolare sul quale desidero un chiarimento da parte del ministro. Poiché ero impegnato in aula quando si discutevano gli ordini del giorno in Commissione, ho esaminato il verbale della stessa Commissione ed ho constatato che l'ordine del giorno Vidali, che richiedeva il raddoppio della ferrovia Trieste-Venezia, era stato accettato dal ministro. Viceversa, in una notizia pubblicata sul giornale di Trieste è detto che l'ordine del giorno era stato accettato come raccomandazione. Non ho ragione di dubitare, anche per quanto ha detto il relatore, che è intendimento del ministro che si ponga mano al raddoppio di questa parte del tratto Trieste-Venezia, poiché sui 160 chilometri di percorso, 80 sono già a doppio binario. Così si verrà incontro ai voti di Trieste e di Venezia dando alla linea la conformazione che aveva prima del 1914, poiché l'Austria aveva già fatto un accordo con l'Italia per la costruzione di questo doppio binario. Questo raddoppio diventa tanto più necessario in quanto si è dato l'avvio alla costruzione dell'autostrada Trieste-Venezia, poiché penso che le ferrovie dovranno cercar di controbattere la grave concorrenza dell'autostrada.

Una parola di rincrescimento devo pronunciare per il fatto che, dopo essere intervenuto per quattro volte sul bilancio, numerose volte in Commissione ed in altre sedi, dopo aver presentato ordini del giorno ed interrogazioni, la notizia del raddoppio non sia stata fornita oltre che al segretario della democrazia cristiana di Trieste anche a me, che pure le avevo scritto, onorevole ministro, una lunga lettera in cui esponevo le ragioni anche di diritto per sollecitare questo raddoppio. Evidentemente, la mia lettera non le è stata consegnata, sembrando così che questa richiesta fosse merito solo del segretario della democrazia cristiana di Trieste.

Nel quadro del potenziamento, mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro sull'assoluta necessità del raddoppio

della linea Tarvisio-Udine-Trieste. In un certo senso, da un punto di vista economico, è molto più importante questo raddoppio che non quello della Trieste-Venezia. Ho letto sul giornale di Trieste che per ora il Ministero avrebbe in animo di procedere al raddoppio della tratta Udine-Stazione per la Carnia: è importante fare questo, ma non essenziale. Per un porto come quello di Trieste ed anche come quello di Venezia (non dimentichiamo che la linea può servire anche a quest'ultima città), una linea con un binario costruito con una tecnica antiquata, una linea in pendenza, in un certo qual senso pericolosa e che richiede una continua manutenzione, è una linea assolutamente insufficiente.

Se noi (ripeto qui un'osservazione da me fatta altre volte) intendiamo potenziare il porto di Trieste con la costruzione di un colossale molo che, secondo le previsioni, costerà 10-12 miliardi; se vogliamo servirlo con un'autostrada; se vogliamo battere la concorrenza jugoslavia, che si accinge a costruire la linea Capodistria-Lubiana, pericolosissima ai fini della concorrenza al porto di Trieste, poiché distoglierà un notevole tonnello (come, del resto, sta già avvenendo, poiché da un semplice porto di pescatori si è arrivati ad un porto che l'anno scorso ha fatto registrare un movimento di 400 mila tonnellate), se vogliamo fare tutto questo, occorre affrontare radicalmente la situazione con il potenziamento del doppio binario della Tarvisio-Udine, dato che l'attuale linea è assolutamente insufficiente per il traffico di una grande città portuale.

Non bisogna dimenticare che attraverso questa linea affluisce il traffico dall'Austria, dalla Polonia, dalla Cecoslovacchia, da una parte dell'Ungheria e può affluire quello dalla Germania meridionale. D'altro canto, quello austriaco è un traffico di massa, in prevalenza di legname, che abbisogna di un rapido deflusso dei treni, di un'augmentata potenzialità degli impianti, in modo che i treni possano partire al più presto, altrimenti la merce intasa sia le stazioni, sia i piani di caricamento.

Vorrei ora permettermi di ripeterle una domanda che le feci allorché discutemmo la legge per il potenziamento delle ferrovie, mosso da una certa curiosità; una domanda che forse allora le è sfuggita ed alla quale non ho avuto risposta.

Chi viaggia è portato a constatare in quasi tutte le stazioni l'esistenza di un'enorme quantità di materiale inutilizzato: si tratta di centinaia di locomotive arrugginite e non

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

più utilizzabili, che occupano spazio e si trovano là da anni, naturalmente soggette alle intemperie; si tratta di cumuli di rotaie di enormi quantitativi di legname accatastato o di altro materiale.

Perché questo materiale non viene utilizzato? Perché non si provvede a sgombrare le stazioni dalle migliaia di locomotive di vecchio modello che non servono più a niente e che non possono più essere utilizzate? È una precisa domanda che le rivolgo, signor ministro, alla quale gradirei una risposta, poiché il problema ha la sua importanza non soltanto marginale, trattandosi di recuperare alle ferrovie miliardi e di materiale soggetto a un continuo deperimento.

Ma la più grossa questione di cui voglio occuparmi, e che affiora anche nella pregevole relazione Boidi, sulla quale ritengo necessario richiamare l'attenzione del Governo ed anche dell'opinione pubblica, è l'antitesi per non dire l'antinomia, rotaia-strada.

La situazione è un pò singolare; in certo qual modo, direi paradossale per lo Stato, poiché esso, che ha colossali impianti ferroviari per un valore di parecchie migliaia di miliardi, e che ha il dovere di farli funzionare nel migliore dei modi — dato che le ferrovie esercitano non solo una funzione di carattere tecnico, ma anche una funzione sociale, nel senso di unire, di avvicinare gli italiani, divisi dall'infelice morfologia del nostro paese — si trova ad essere nello stesso tempo fautore e concorrente della strada. Dai dati esposti dal relatore Boidi si rileva che l'andamento del traffico ferroviario non è lusinghiero, che non vi è un aumento di reddito corrispondente all'aumento del reddito in generale. Vi sono dei margini di aumento che per certe voci sono addirittura quasi insignificanti, vi sono anche delle diminuzioni.

Questo punto della relazione Boidi mi ha particolarmente colpito. Egli ha scritto che le merci trasportate l'anno scorso in Italia hanno raggiunto circa 63 milioni di tonnellate, quelle trasportate per ferrovia circa 60 milioni di tonnellate. Questi dati sono estremamente significativi e devono rendere pensosi coloro che si occupano del problema.

Non abbiamo dati precisi, e forse non li potremo neppure avere, per quanto riguarda il trasporto delle persone con macchine ed automezzi. Sappiamo però, dalla relazione Boidi, che vi è stata una diminuzione nel trasporto dei passeggeri per ferrovia. Anche questo fatto è spiegabile.

Lo Stato, che deve vincere la concorrenza della strada, ha però interesse a favorire la motorizzazione, perché da essa ricava cospicui mezzi per il suo bilancio: 432 miliardi all'anno dall'imposta di fabbricazione, 40 miliardi dalle tasse di circolazione, altri miliardi dai patentini, dall'I.G.E., che grava più volte, cioè non solo quando il prodotto finito passa al consumatore, ma anche tutte le volte che la fabbrica compra i pezzi, gli accessori, ecc. In complesso, la motorizzazione rende allo Stato, *grosso modo*, circa 600 miliardi all'anno. Perciò lo Stato è portato a favorire in certo qual modo la strada, a danno delle ferrovie. Ma si trova costretto anche a potenziare le ferrovie, come ha fatto recentemente stanziando prima 800 miliardi e poi altri 700, in totale 1.500 in dieci anni.

Il problema è di fondamentale importanza e mi pare che sia giusto riproporlo all'attenzione del Governo perché sia studiato e possibilmente risolto. Ad esso l'onorevole Boidi ha accennato nella sua relazione, ma non ha posto, come mi sono permesso io di fare, l'accento sulla parte finanziaria. Lo Stato, in definitiva, ha interesse che vi siano più macchine, più autotrasporti, ma d'altra parte ha anche il dovere e l'interesse di potenziare le linee ferroviarie.

Il problema non è solamente un problema di traffico, signor ministro, è un problema sociale gravissimo, è un problema civile, direi morale e cristiano, è un problema veramente angoscioso che deve essere sempre presente all'attenzione di quanti hanno a cuore le sorti della nazione. Le statistiche parlano chiaro: l'anno scorso vi sono stati 8 mila morti e 100 mila feriti sulle nostre strade, con più di cento miliardi di indennizzo pagati. Queste cifre devono impressionare soprattutto il Governo, che ha il dovere, non dico di esaminare e cercare la soluzione a questo gravissimo problema che diventa sempre più angoscioso, dato che ogni anno si immettono in circolazione 300-400 mila nuove macchine.

È un problema che avvelena l'esistenza, perché, si vada a piedi o in macchina, si è sempre soggetti alle protervie e alla prepotenza altrui, giacché chi guida una macchina crede troppo spesso di potersi infischiare del prossimo. Quante volte siamo stati incolonnati dietro un autocarro che, forte della sua mole, ritiene di poter fare il bello e il cattivo tempo, trovandosi il suo guidatore al sicuro nel caso di incidenti? Quante volte vediamo il prepotente sorpassarci quando non dovrebbe? La causa di tutto è la fretta, mentre non

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

ci si rende conto che per arrivare con cinque o dieci minuti di anticipo non val la pena di mettere a repentaglio la propria e l'altrui esistenza.

Questo gravissimo problema non può essere risolto con le autostrade o con il codice stradale o con la segnaletica stradale, è un problema che quasi assume contenuto surrealista, un problema che va oltre le forze umane. Credo che tutti coloro che vanno in macchina abbiano provato un senso di angoscia nel vedersi circondati da una muraglia di lamiere, con automobili davanti, dietro, a sinistra, a destra; anche se si è esperti, si è preda di sensazioni e di forze che travalicano le capacità dell'uomo.

Come si può riparare a tutto questo? Come si può risolvere il problema dei morti disseminati lungo le nostre strade, il cui numero supera quello dei caduti di una grande battaglia? Come risolvere il problema delle decine di famiglie distrutte, perché, con le vite umane, vengono estinte anche le capacità produttive insite in esse, con conseguente grave perdita per la nazione?

Penso, signor ministro, che questa, più che del suo Ministero sia una questione di competenza dell'intero Governo, sia soprattutto una questione di educazione. Perché se noi prendessimo il ragazzo della scuola elementare e poi quello della scuola media e gli impartissimo ogni settimana un'ora di lezione attraverso educatori che comprendano l'importanza della cosa e sin dalla tenera età inculcassimo al giovane il dovere del rispetto per gli altri (perché questo manca fondamentalmente nella circolazione stradale), l'eliminazione dell'ansia di arrivare dieci minuti prima (perché non succede niente se si arriva dieci minuti dopo), il controllo di se stessi, la necessità di comprendere che si è elementi di una organizzazione sociale in cui non si ha il diritto di fare quello che si vuole (il possesso di una motoretta troppo spesso suggerisce ai giovani l'idea di poter travalicare le leggi, con le conseguenze che conosciamo), potremmo forse recare un decisivo contributo alla soluzione di questo problema, che, come ho detto, diventa ogni giorno più tragico.

Quanto mi sono permesso di esporre nasce dalla nostra esperienza di ogni giorno e corrisponde in me ad una maturazione convinta ed anche dolorosa.

Mi auguro pertanto che il Governo voglia sottoporre ad ogni più attento studio questo gravissimo problema, portandolo a quella soluzione che induca gli utenti della strada ad un più corretto comportamento nell'interesse

comune. Il problema — lo vediamo nella città di Roma come in tutte le altre grandi città, lo vediamo su tutte le nostre grandi direttrici di traffico — è di tale gravità ed urgenza che non può essere trascurato. Esso può e deve trovare la sua soluzione, anche parziale, nell'opera di educazione cui ho fatto riferimento, opera che non dovrebbe mancare di dare i suoi frutti. (*Applausi a destra*).

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

BOGONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, oggi siamo chiamati a concludere il dibattito sul bilancio dei trasporti per l'esercizio 1962-63, il cui esame in Commissione ha richiesto parecchie sedute.

La relazione del collega Boidi ha incontrato per la prima volta la nostra approvazione, non perché appoggiamo il nuovo Governo di centro-sinistra, ma per il suo contenuto improntato a spirito nuovo, anche se vi si seguono i metodi tradizionali di rassegna dei vari problemi.

Il relatore dimostra un orientamento nuovo nella ricerca della realtà e in particolare nella constatazione dello squilibrio e della disarmonia esistenti fra le varie articolazioni dei trasporti stessi, constatando che il servizio dei trasporti da tempo è stato riconosciuto nel nostro paese come un servizio pubblico, non solo perché istituito per il pubblico, ma perché lo scopo al quale tende è uno scopo pubblico, e che i « fenomeni economici e sociali sui quali il settore dei trasporti si innerva, non possono ovviamente sorgere ed evolversi per caso ». Di qui il nuovo indirizzo di politica economica esprimendosi nella programmazione generale di uno sviluppo articolato settorialmente e regionalmente.

Si tratta di quella programmazione nazionale e regionale che tanta paura fa alle nostre destre, ma che è già in atto in paesi della Comunità economica europea, quali la Francia, l'Olanda e il Belgio, e in altri paesi fuori della Comunità stessa.

L'onorevole Boidi, nella conclusione della sua relazione, si richiama anche al discorso programmatico del Presidente del Consiglio, onorevole Fanfani, in cui si affermava che erano ormai maturi i tempi per l'inizio di una politica economica programmata, dalla quale naturalmente non possono restare esclusi i trasporti. È necessaria, perciò, una politica dei trasporti collegata con la realtà economica del paese.

L'uomo tende al progresso, sia economico sia tecnico, che comporta inevitabilmente quello sociale e politico. Il progresso tecnico

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

e scientifico ha raggiunto mète insperate, tanto che i nostri sogni giovanili trovano oggi rispondenza in una realtà marciante verso orizzonti nuovi e impensabili. Siamo entrati nell'era atomica, e le navi spaziali ci dimostrano quanto è piccolo il nostro mondo antico, e ci fanno prevedere una trasformazione radicale, direi rivoluzionaria, di tutto, trasporti compresi.

Non ci si può adagiare sull'iniziativa privata e lasciare alla spontaneità e all'interesse dei singoli l'incanalamento del progresso. La società si rifiuta di accettare un progresso economico-sociale cosiddetto spontaneo, e sente il doveroso compito di dominarlo essa stessa, ponendo l'economia al servizio dell'uomo.

Anche in Italia, ormai, ci si sta allontanando dalla vecchia concezione liberistica, sia nel campo teorico sia in quello pratico, e si comprende che non vi può essere un reale e naturale progresso senza il coordinamento armonico dei mezzi a disposizione che sfocia nella programmazione, la quale naturalmente non può prescindere da una scelta prioritaria di zone e settori di investimento.

I trasporti non possono ignorare la realtà del paese, mentre la politica dei trasporti deve essere unica per tutti i settori.

Il mondo antico conosceva solo le vie terrestri e le vie d'acqua, ed utilizzava mezzi rudimentali; il progresso ha lentamente trasformato i mezzi di trasporto e spazia anche nei cieli. Del resto, lo sviluppo dei trasporti e di nuove vie di comunicazione ha sempre inciso nel progresso economico dei popoli, ed è stata sempre cura dei governanti avveduti trovare nuove strade ed utilizzare nuovi mezzi.

Attualmente l'umanità dispone, oltre alle classiche vie d'acqua — mare e fiumi — e a quelle terrestri — strade e rotaie — anche delle vie aeree. Le previsioni per quanto riguarda il progresso tecnologico dei mezzi di trasporto sono limitate per le vie d'acqua, illimitate per quelle aree ed eccezionali per quelle terrestri. Il progresso tecnologico, insieme con quello economico e sociale, ha infatti completamente trasformato i trasporti terrestri, al punto che l'uso dei mezzi motorizzati ha assunto proporzioni così enormi che le nostre strade non si sono potute sviluppare proporzionalmente.

La politica dei trasporti seguita nel passato, anche recente, non è stata unitaria e coerente ed è rimasto estraneo ad essa ogni concetto di equilibrato sviluppo; gli investimenti, talvolta ingenti, non sono stati appropriata-

mente effettuati, e ne è seguito uno sperpero di risorse ed uno sviluppo disordinato dei trasporti stessi.

Noi socialisti ci siamo sempre battuti non solo per la priorità dei servizi pubblici, ma anche per una politica economica dei trasporti coerente ed ordinata. La nostra posizione era ed è motivata dal doveroso adeguamento della politica economica e dei trasporti alla realtà economica del paese e alle prospettive di una società tendente ad una vita migliore. Vediamo con soddisfazione che lentamente ci si sta avviando verso l'indirizzo politico da noi prospettato.

« La nuova direttiva di politica economica fatta propria dal Governo di centro-sinistra mette tutto in movimento. Mette innanzi tutto in movimento la politica di impiego dei capitali e la politica del credito, nel senso di subordinarla d'ora innanzi ad un più rigoroso rispetto delle priorità emergenti, che è quanto dire ad una più attenta valutazione delle scelte da compiere », diceva il collega Riccardo Lombardi nel suo intervento in occasione della discussione in quest'aula del disegno di legge sul rinnovamento, ammodernamento, riclassamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Ed il primo e consistente atto della politica di programmazione nel campo dei trasporti è stato fatto con l'approvazione del disegno di legge sulle ferrovie dello Stato, o meglio con l'entrata in vigore della legge 27 aprile 1962, n. 241. Ed è stata anche una affermazione della nostra politica dei trasporti, perché da anni ci battevamo in tal senso, non trascurando alcuna occasione, sia in Commissione e in Aula, sia nella discussione dei bilanci e di leggi particolari.

Noi confidiamo che i tempi e le priorità dell'ammodernamento e del potenziamento delle ferrovie statali siano confermate e che a questo primo ed importante atto seguano provvedimenti coerenti alla politica iniziata.

Devono conseguire decisioni per le linee secondarie, siano esse statali (i famosi « rami secchi ») o in concessione. E sulla rete in concessione parlerà il collega onorevole Concas per prendere atto di quanto già deciso per le ormai famose Calabro-lucane, nonché per il problema nel suo complesso. Ed il collega Concas tratterà anche dell'importante problema delle concessioni automobilistiche sul quale ci siamo pronunciati a parecchie riprese.

Ritornando alle ferrovie dello Stato, riteniamo opportuna un'adeguata riforma della

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

azienda, rendendola veramente autonoma e più efficiente.

Mettiamo nuovamente in rilievo le gravi carenze di tecnici dell'azienda ferroviaria sia al livello direttivo, sia al livello esecutivo. Gli ingegneri sono pochi (ed i concorsi vanno pressoché deserti), però la loro utilizzazione da parte dell'azienda non è fatta in modo razionale. Vi è la possibilità di una migliore loro utilizzazione, mettendo gli ingegneri in posti tecnici, utilizzando per i posti amministrativi altri dirigenti muniti di laurea che non sia quella di ingegnere. Vi sono servizi che possono essere diretti meglio da dirigenti che non siano ingegneri; e lo stesso problema si pone per i dipendenti di categoria esecutiva.

Da un serio esame della situazione si constata la necessità dell'allargamento delle piante organiche, necessità che d'altronde non è solo delle ferrovie dello Stato, ma anche di un altro settore del suo ministero, quello dell'ispettorato della motorizzazione civile.

Sull'organico dell'ispettorato ho attirato l'attenzione anche in occasione della discussione di precedenti bilanci. Dicevo e sostengo con maggior ragione oggi che, con lo sviluppo enorme della motorizzazione civile, i vecchi organici sono insufficienti, specie per quanto riguarda le categorie esecutive. Ed in questi ultimi anni si è stati costretti a ricorrere all'aiuto di cottimisti, aiuto che sembrava transitorio per il periodo di adeguamento al nuovo codice stradale, ma che continua per i sempre più impellenti bisogni dei numerosi servizi.

È utile per l'amministrazione una normalizzazione dei suoi servizi ed è umano provvedere affinché coloro che dipendono dallo ispettorato siano considerati dei normali dipendenti, aventi gli stessi doveri, ma anche gli stessi diritti dei loro colleghi. Ma si può obiettare che l'allargamento degli organici e la normalizzazione dei rapporti di impiego devono attendere le conclusioni dei lavori per la riforma. Penso sia chiaro a tutti che questa tesi va per l'insieme delle amministrazioni statali, ma che non si può aspettare ancora per dei servizi che già necessitano di personale e che già lo utilizzano proprio perché è indispensabile.

Per quanto riguarda i trasporti su strada, ho trattato nei precedenti bilanci ed anche in occasione dell'attuale, in Commissione, del problema dell'Ente autotrasporto merci. Le funzioni di questo istituto devono essere precisate e normalizzate, e l'istituto stesso deve assumere una caratterizzazione veramente

autonoma, od essere assorbito organicamente nel Ministero dei trasporti.

Dopo questi rilievi su problemi strumentali, riprendo il filo politico del mio intervento.

Tra politica dei trasporti, programmazione economica e sviluppo delle regioni depresse, in modo particolare di quelle meridionali, si ravvisa intuitivamente uno strettissimo rapporto. Questo rapporto riguarda non soltanto le attività pubbliche, ma anche quelle di trasporto private, sia su strada che su ferrovia.

In sintesi, il rapporto si esprime in questo modo: che deve esserci un accorciamento delle distanze tra le regioni meridionali ed i mercati di produzione o di consumo e le regioni settentrionali o addirittura le regioni transalpine. E tale accorciamento deve essere tanto maggiore quanto più poveri sono i traffici di persone o di cose che devono essere serviti per lo sviluppo del Mezzogiorno. Ora è ovvio che soltanto una forte strumentalità delle tariffe sia ferroviarie che stradali, sia di persone che di cose, può servire il citato rapporto, così come è richiesto per una razionale e celere politica di sviluppo.

Infatti, non v'è economicità di tariffe che sia, per esempio, capace di assicurare il trasporto di prodotti ortofrutticoli del Mezzogiorno verso le regioni del nord e i mercati stranieri di consumo; né, viceversa, può esservi economicità di tariffe idonea a compensare il Mezzogiorno delle sue palesi condizioni di inferiorità derivanti appunto dalla maggior distanza in cui esso si trova rispetto alle regioni industrializzate del nord e i grandi mercati di produzione e di consumo del settentrione. Di qui, cioè dalla necessaria strumentalità delle tariffe deriva anzitutto la necessità di impiegare in tal senso le ferrovie statali; ma da qui anche, se il coordinamento dei trasporti ha un senso, è se quindi esso non deve essere fatto in danno del mezzo ferroviario, la necessità di utilizzare il sistema stradale in modo che esso sia integrativo del trasporto su rotaia.

Queste elementari e sintetiche premesse sono sufficienti a far capire come l'assetto italiano dell'economia dei trasporti non possa fondarsi sul principio della cosiddetta « libera scelta dell'utente », e, quindi sull'indiscriminata competizione del sistema stradale con quello ferroviario se non, almeno, dopo che sia un sistema sia l'altro siano stati messi in pari condizioni di partenza: se non dopo, cioè, che gli oneri di servizio pubblico, conaturati al sistema ferroviario a causa della sua citata funzione strumentale in ordine al

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

progresso sociale, siano stati estesi nei limiti del possibile, anche se opportunamente elasticizzati, al sistema stradale fondato sull'iniziativa privata.

E a questo punto domandiamoci: è questa la regola che, a livello comunitario, si sta osservando per quanto riguarda l'avviamento di una politica comune dei trasporti? La risposta dev'essere assolutamente negativa.

Inducono a concludere in tal senso lo stato dei lavori, gli impegni e i criteri ispiratori che si vanno affermando presso la Comunità economica europea e che ormai trovano la loro espressione più convincente, ed anche impegnativa, nella recente programmazione in materia di politica comune dei trasporti, che la Commissione, con il documento in data 23 maggio 1962, ha ritenuto di sottoporre al Consiglio dei ministri; programma di azione che, come risulta dalle riunioni dei supplenti, in corso proprio in questi giorni a Bruxelles, si sta avviando a graduale realizzazione.

Infatti l'aspetto principale di questo programma di azione, che dovrebbe tendere a condurre su posizioni di parità i diversi sistemi di trasporto esistenti nella Comunità, perché essi poi possano svilupparsi sulla base di una sana concorrenza, è un atto ispirato soprattutto al criterio della libera scelta dell'utente: tale programma dovrebbe determinare le fasi attraverso le quali pervenire alla progressiva parificazione delle condizioni concorrenziali dei diversi sistemi.

Si nota un evidente sfasamento fra gli interventi nei confronti delle ferrovie e gli interventi nei confronti dell'autocarro, nel senso appunto di liberalizzare l'autocarro assai più ed assai più presto di quanto non si liberalizzino le ferrovie e, per sovrammarchato, di disancorare progressivamente queste ultime dal maggior numero di oneri di servizio pubblico, senza tener conto delle diverse situazioni e dei diversi ambienti economici nazionali in cui i vari sistemi ferroviari si trovano ad operare.

Tanto per fare un esempio che ci riguarda più da vicino, nella gamma degli interventi che il programma di azione di Bruxelles prevede nei confronti delle ferrovie, non si tiene in alcun conto il problema di quelle ferrovie, come ad esempio le italiane, strettamente legate, per i motivi già detti, alla strumentalità orientata in favore dello sviluppo delle regioni sottosviluppate del Mezzogiorno; al contrario sembra muovere dal presupposto che le ferrovie italiane, come ad esempio le ferrovie tedesche e quelle francesi, servano territori omogenei dal punto di vista economico, pressoché equidi-

stanti dai vari centri economici della Comunità o dai baricentri economici delle singole nazioni.

Volendo fare qualche esempio concreto, cominceremo col dire che entro il 1963 bisognerà adottare direttive concernenti l'adozione, a decorrere dal 1° luglio 1964, di tariffe « a forchetta » per i trasporti internazionali per ferrovia all'interno della Comunità, quando è noto che una tale determinazione, da realizzare su basi tariffarie uguali per tutta la Comunità a parità di distanza, potrà e anzi dovrà prescindere dalle ragioni particolari di sostegno di determinate produzioni, come quelle ortofrutticole, ragioni che militano in favore di quelle produzioni per l'Italia meridionale e che si convertono appunto in una particolare politica ferroviaria da parte delle ferrovie.

Ma vi è di più. Secondo il citato programma della Comunità, entro il medesimo anno, nel quale si dovrebbe liberalizzare il sistema tariffario ferroviario per i trasporti internazionali, bisognerà disciplinare in forma analoga il sistema tariffario dei trasporti stradali dei paesi membri.

Ma è noto che presentemente il trasporto stradale fra i paesi della Comunità non conosce, in modo particolare per quanto riguarda il trasporto effettuato da vettori italiani, disciplina tariffaria di sorta: tutto è rimesso al libero mercato e, proprio per l'assetto particolare vigente in materia di trasporti su strada e la relativa tariffazione, non soltanto non esiste alcun sistema di obbligatorietà e di pubblicità delle tariffe praticate, ma ancor meno esiste un sistema di controllo proprio sull'applicazione delle medesime tariffe. Altrettanto si dica per quanto riguarda la sempre pendente minaccia a carico delle così dette « tariffe di sostegno », come possono definirsi, ad esempio, quelle ferroviarie per i prodotti ortofrutticoli del Mezzogiorno: da parecchio tempo la Commissione della C.E.E. le tiene sott'occhio perché vi ravvisa un caso di discriminazione.

Ora, è da chiedersi se il Governo italiano sia propenso o meno ad accettare la soppressione delle « tariffe di sostegno » riguardanti la produzione ortofrutticola del sud. Ma quello che più conta è che, entro il citato termine del 31 dicembre 1963, la Commissione di cui sopra si è impegnata ad avanzare proposte per l'eliminazione delle anzidette tariffe. Siamo dinanzi, quindi, a un termine molto preciso, entro il quale dovremmo pervenire a decisioni che, anche se corrette per quanto riguarda la lettera dei trattati di Roma, certamente non lo sono per quanto riguarda le

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

esigenze della nostra economia agricola meridionale.

Per converso, noi sappiamo ad esempio che una delle maggiori cause di diseguaglianze concorrenziali nel rapporto fra ferrovia e strada risiede nella diversità delle disposizioni relative ai rapporti di lavoro dei lavoratori dipendenti dal sistema stradale privato e dal sistema ferroviario pubblico. Tale diversità, per le note e ormai pacifiche ragioni, è più alta in Italia che altrove.

Ora, è chiaro che un'armonizzazione delle condizioni dei lavoratori dipendenti dai due sistemi tradizionali di trasporto (armonizzazione che dovrebbe aver luogo innanzi tutto a livello nazionale, per poi aver luogo più facilmente a livello comunitario) dovrebbe avere carattere di assoluta priorità, per evidenti motivi di carattere non soltanto sociale, ma anche pubblico; in tal modo si conseguirebbe quella effettiva parificazione delle condizioni di partenza che si è già visto deve essere la nostra pregiudiziale per avviare, per i diversi sistemi di trasporto, la parificazione nelle condizioni concorrenziali e attuare quella « sana attività concorrenziale » cui fa più volte riferimento la Commissione della Comunità.

Ebbene, in materia di armonizzazione delle condizioni sociali dei lavoratori dei trasporti, il programma della Commissione intende seguire quello che si potrebbe chiamare il « tempo lungo ». Infatti, per quanto riguarda i lavoratori dei trasporti su strada, soltanto entro il 1963 si dovrà adottare un calendario per l'armonizzazione delle disposizioni relative alla durata del lavoro e del riposo. Entro il 1964 dovrebbero entrare in vigore soltanto le prime misure di armonizzazione concernenti gli argomenti anzidetti. Negli anni successivi al 1964, poi, dovrebbero entrare in vigore, sempre relativamente agli addetti ai trasporti su strada, altre misure di armonizzazione riguardanti i tassi di retribuzione, la durata della guida, i riposi settimanali, le ferie annuali, ecc.

Ma la cosa che maggiormente preoccupa e prova lo sfasamento del programma elaborato dalla Comunità rispetto alle nostre esigenze è la parte riguardante la liberalizzazione di alcuni trasporti internazionali su strada. Entro il 1963, ad esempio, dovranno essere aboliti i regimi di utilizzazione per i cosiddetti « trasporti in conto proprio ». Ora è noto che una delle cause maggiori di confusione dei trasporti terrestri in Italia deriva proprio dal fatto che non è per nulla chiara la distinzione fra i trasporti in conto proprio e i tra-

sporti professionali in conto terzi, e che viceversa è frequentissima l'attività abusiva dei trasportatori in conto proprio, che esercitano invece attività professionale in conto terzi, conducendo così illecite attività di concorrenza, sia nei confronti degli operatori professionali su strada sia delle ferrovie pubbliche.

Per ovviare a questi gravi inconvenienti, che rappresentano certamente uno dei problemi fondamentali della nostra politica dei trasporti, occorrerebbe procedere ad una distinzione più rigorosa delle due categorie di attività, e conseguentemente ad un controllo più rigoroso, in modo che l'eventuale liberalizzazione dei trasporti in conto proprio, interni o internazionali, segua e non preceda l'identificazione giuridica ed economica di tale categoria di trasporti, se non altro allo scopo di evitare il fatale allargamento degli abusi che diversamente ne conseguirebbero.

Il programma di azione della Comunità, invece, stabilisce che entro il medesimo anno 1963 si debba procedere, senza per altro alcun rapporto temporale di priorità nell'ambito dello stesso anno, sia ad una più precisa individuazione dei trasporti in conto proprio rispetto a quelli in conto terzi, sia alla liberalizzazione dei trasporti internazionali in conto proprio.

Ma è nota un'altra delle maggiori cause della disparità concorrenziale fra ferrovie e strada, che è data dal diverso grado in cui l'uno o l'altro sistema sopportano i rispettivi costi di infrastruttura. Da qui è sorta continuamente la richiesta di perequare la partecipazione dei due sistemi ai costi citati, affinché i costi di produzione del trasporto ferroviario e quelli del trasporto stradale fossero resi omogenei per quanto riguarda, appunto, l'impiego delle infrastrutture.

Ora, accade che la Commissione della C.E. E. passi, prima di cominciare ad avviarsi verso la cosiddetta « sana concorrenza » (previa liberalizzazione delle tariffe dei trasporti su strada internazionali), a dividere i due sistemi, e soltanto dopo, anzi molto dopo, passi invece a cominciare a studiare il modo con cui perequare gli oneri di infrastruttura dei sistemi stessi.

In sintesi, il programma di azione della Comunità si manifesta in linea assoluta scarsamente pensoso dei problemi delle ferrovie, e in linea relativa ancora meno pensoso dei problemi di un coordinamento dei trasporti che si adegui alle nostre esigenze di programmazione e di sviluppo del Mezzogiorno.

Da qui, una fondamentale domanda che rivolgiamo al ministro dei trasporti: se egli tenga conto di ciò per la programmazione e l'accelerazione dello sviluppo del sud, e se intenda continuare nei criteri sostanzialmente liberalistici rappresentati dall'Italia a Bruxelles, per quanto riguarda la politica comune dei trasporti; o se invece ritenga di dover pervenire ad una revisione di tali criteri affinché ne consegua un più diretto intervento dello Stato nella ripartizione dei traffici tra i diversi sistemi.

Dal signor ministro aspettiamo le risposte ai quesiti postigli in Commissione e in aula. *(Applausi a sinistra)*.

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

MARCHESI. Questo dibattito segue di pochissimi giorni la discussione del bilancio in sede di Commissione. Attesa la limitatezza del tempo a nostra disposizione, non vi sarà la possibilità di pervenire a conclusioni esaurienti, tanto più che il Governo non si è pronunciato sui problemi che in Commissione noi abbiamo proposto al suo esame e ci manca quindi ancora un aggiornato termine di confronto delle rispettive posizioni. A questa sede avrebbero dovuto, infatti, essere riservate le repliche sugli aspetti politici più controversi affiorati nella precedente discussione. La sconcertante procedura seguita quest'anno toglie al dibattito odierno notevole parte del suo interesse. L'onorevole ministro, riservando la sua esposizione all'Assemblea, ha posto l'opposizione in condizioni di svantaggio, facendole mancare quegli elementi integrativi di conoscenza che in questa seconda fase della discussione le avrebbero consentito di esprimere un più approfondito e compiuto giudizio.

L'esame del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1962-63 avrebbe dovuto offrire l'occasione di un ampio dibattito sulla politica generale dei trasporti del nostro paese. Si chiude quest'anno un quinquennio di attività parlamentare, caratterizzato, per quel che riguarda il nostro campo, dall'approvazione di provvedimenti legislativi di grande importanza, come la legge sulle autostrade e la legge ferroviaria, che comportano per lo Stato un onere complessivo di 2.700 miliardi; e dalla presentazione di proposte di legge di altrettanta importanza, che ci auguriamo vengano discusse prima della fine della legislatura: quella sulla riforma dell'azienda ferroviaria e quella sulla disciplina delle autolinee. Sarà la Camera che uscirà dalle elezioni dell'anno venturo che

discuterà il prossimo bilancio e avrà il compito di affrontare e risolvere tutti i problemi che noi lasciamo insoluti.

Avremmo dovuto dedicare questa discussione a un'indagine retrospettiva almeno sulla nostra più recente attività per rilevarne le manchevolezze e per valutarla alla luce dei fatti nuovi prodottisi nella vita politica ed economica italiana. Le conclusioni di questa indagine ci avrebbero permesso di guardare al futuro con una maggiore concretezza e con un più spiccato senso delle nostre responsabilità. Ho già detto quali ostacoli di procedura pregiudichino una siffatta impostazione.

Il gruppo comunista può tranquillamente affermare che, specialmente nel quinquennio trascorso, le sue sollecitazioni ad un mutamento dell'indirizzo generale della politica dei trasporti hanno trovato ragioni sempre più profonde nella realtà nazionale e coincidenze sempre più evidenti con gli effettivi interessi del paese. Il Governo non ci ha mai trovati — ne fanno fede gli atti parlamentari — sul terreno di una critica sterile e preconcepita, ma su quello di una polemica costruttiva, intesa a correggere le situazioni, in verità numerose, che ostacolavano ed ostacolano un ordinato sviluppo del sistema dei trasporti italiani.

Le condizioni odierne del settore danno ragione a quasi tutte le preoccupazioni che noi siamo andati manifestando nel corso di questi anni. Le trasformazioni avvenute nel nostro paese rendono oggi più acuti i problemi che sollevammo quattro anni or sono. L'alto grado di industrializzazione raggiunto da alcune nostre regioni, l'ampliamento del mercato sul piano europeo, lo sviluppo delle attività terziarie, hanno profondamente mutato le basi della nostra economia. Il settore dei trasporti è andato acquistando sempre maggiore importanza.

Non ripeterò qui la dimostrazione di questo assunto che già diedi in Commissione, sulla scorta di una documentazione statistica ufficiale. Quello che intendo ripetere è che, se il processo di espansione in atto resterà affidato alle iniziative che ne costituiscono oggi il punto di forza, noi andremo sicuramente incontro ad una crisi. Sarà una crisi di strutture, di distribuzione, di organizzazione, che investirà tutta l'economia cagionando inciampi e remore in tutti i settori di cui il trasporto è l'ausiliario indispensabile.

Noi abbiamo posto il problema in questi termini: deve l'attività di trasporto essere considerata come una qualsiasi attività industriale. Intesa a fornire un utile, o deve

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

essere considerata un mezzo per il soddisfacimento di interessi di carattere pubblico? La politica dei nostri governi non ha mai dato una risposta chiara a questo quesito, pur essendo a tutti manifesto che esso esige ed esige una chiara soluzione. Nella pratica si è oscillato da un polo all'altro: quando l'opinione pubblica faceva rilevare che era compito e dovere dello Stato di intervenire e di allestire i mezzi occorrenti al soddisfacimento di certe necessità, si prendeva qualche provvedimento, si predisponeva qualche piano, come per esempio il primo piano quinquennale ferroviario, e si dava la sensazione di una scelta irreversibile a favore del principio pubblicistico; quando i gruppi monopolistici premevano in direzione opposta, chiedendo garanzie e reclamando provvedimenti a loro vantaggio (vedi il piano delle autostrade, le liberalizzazioni e così via), si mutava indirizzo e si annullavano gli effetti dei provvedimenti adottati in precedenza. Per evitare certe rigidità legislative ci si è valso più del necessario di uno strumento elasticissimo: la circolare. La politica dei trasporti, in particolare quella che riguarda la motorizzazione, è stata fatta prevalentemente a base di circolari ministeriali. Si obietterà che le circolari hanno interpretato evolutivamente la legge e che non si è dato luogo a straripamenti di potere. Il discorso diventerebbe delicato e mi pare che non valga la pena di approfondirlo, tanto più che la realtà che ci sta dinanzi è più eloquente di qualunque argomentazione.

Qual è questa realtà? Abbiamo un'azienda ferroviaria di Stato che vive una vita stentata, che ha visto deperire anno per anno il proprio patrimonio ed è afflitta da una concorrenza ormai praticamente senza limiti. Ci si è accorti ad un dato momento che questa situazione era insostenibile; si è nominata una commissione: la commissione ha detto, tra le altre cose, che occorrevano 1.500 miliardi per risanare il patrimonio ferroviario e che bisognava alleggerire la concorrenza. Risposta del Governo: un disegno di legge per le ferrovie che originariamente prevedeva una spesa di soli 800 miliardi in dieci anni, e un disegno di legge sulla disciplina delle autolinee che propone la sanzione delle posizioni consolidate attraverso le concessioni annuali e schiude altre porte ai concessionari già presenti sul mercato e ai futuri aspiranti.

Si deve al nostro gruppo — desidero sottolinearlo — se fu possibile emendare il disegno di legge sul riclassamento e sul potenziamento delle ferrovie e adeguare la spesa pro-

posta alle effettive necessità dell'azienda statale.

Per quanto riguarda il disegno di legge sulle autolinee, il pensiero del nostro gruppo è noto. Il provvedimento, così com'è, non costituisce nemmeno una base di discussione perché non disciplina nulla, ma codifica il disordine, non soltanto stabilizzandolo, ma offrendo altre prospettive al suo dilagare. Esso si ispira a un concetto assolutamente privatistico e non tiene conto dell'incidenza che sul costo sociale dei trasporti ha questo superaffollamento localizzato e determinato unicamente da incentivi speculativi. Non può parlarsi di sana concorrenza dell'autotrasporto alle ferrovie poiché, come si è giustamente osservato, non si è nemmeno stabilita una parità dei cosiddetti punti di partenza, e quindi gli elementi basilari della concorrenza non ci sono.

Il disegno di legge sulle autolinee, che il Governo ha presentato ed intende mantenere invariato, contraddice l'indirizzo stesso che il Governo ha proclamato di voler dare alla programmazione. Si è scritto che la programmazione dovrà innanzi tutto riguardare gli investimenti pubblici, che in tanto possono essere giustificati in quanto ne siano chiari i fini e definiti i benefici netti sociali, e si è aggiunto che i benefici saranno maggiori se al criterio delle iniziative sporadiche si sostituirà quello degli interventi organici e coerenti. Vi è un piano di investimenti pubblici in vigore dall'aprile scorso che riguarda le ferrovie e che presuppone l'impegno di dare una definitiva disciplina ai mezzi di trasporto concorrenti, così da non vanificare lo sforzo finanziario previsto e da non renderlo ingiustificato. E vi è contemporaneamente un disegno di legge che mina alla base il presupposto, rendendo anticipatamente sterile il terreno del pubblico investimento.

Ecco, onorevoli colleghi, uno degli aspetti della realtà che ci sta dinanzi. Vediamone un altro. Abbiamo 102 linee ferroviarie concesse all'industria privata, che hanno una lunghezza totale di costruzione di 4.845 chilometri. Salvo rarissime eccezioni, la gestione delle società concessionarie si è rivelata disastrosa. Le popolazioni servite da queste ferrovie protestano da anni perché il servizio funziona male, perché nessuno si cura di dare agli impianti e ai mezzi di esercizio le caratteristiche che un trasporto moderno deve avere. Lo Stato sovvenziona e sussidia, ma le cose non cambiano. I sussidi integrativi vennero istituiti come elargizione eccezionale e rimborsabile, e sono diventati permanenti e non più

suscettibili di rimborso. Anche quest'anno il bilancio prevede più di nove miliardi di sovvenzioni e più di otto miliardi di sussidi integrativi di esercizio. Non saranno sufficienti. Occorrerà, come sempre, un assestamento del bilancio, che ne elevi la cifra fino a soddisfare le pretese delle società. Le pretese diventano sempre maggiori, ma i servizi non accennano a migliorare. Gli impianti fissi, che praticamente sono di proprietà dello Stato, stanno subendo un progressivo, continuo deterioramento.

Nel 1952, con la legge n. 1221, si tentò di incoraggiare una ripresa di queste ferrovie mettendo a disposizione dei concessionari 24 miliardi da impiegare per gli ammodernamenti occorrenti. Si pensava che dall'investimento sarebbero derivati vantaggi per lo Stato, perché con il riassetto dei bilanci delle società esso avrebbe potuto gradatamente eliminare i sussidi integrativi. Il risultato sembra un'ironia: i coefficienti di esercizio delle 60 linee a scartamento ordinario sono saliti, dal 1952 in poi, con questa progressione: 1952: 1,35; 1955: 1,36; 1958: 1,48; quelli delle 42 linee a scartamento ridotto hanno avuto questo andamento: 1952: 1,88; 1955: 2,12; 1958: 2,80.

Il prezzo che lo Stato paga in rapporto alle qualità dei servizi è elevato e tende a diventarlo sempre di più. Le società sono tranquillissime; hanno istituito servizi automobilistici in concorrenza con le ferrovie che esse stesse gestiscono e aspettano la scadenza delle concessioni lucrando le sovvenzioni e i sussidi statali. Alla scadenza consegneranno allo Stato le linee in condizioni di spaventoso degrado. Avranno frattanto consolidato il loro permanente diritto a gestire i servizi automobilistici sostitutivi, che già oggi gestiscono come servizi paralleli. Questo è un altro aspetto della realtà.

Che cosa dice il Governo? Il Governo annuncia il riscatto della Sondrio-Tirano (circa 26 chilometri) e dichiara che si è iniziata o sta per iniziarsi la procedura per la denuncia delle convenzioni relative alle ferrovie calabro-lucane, che passerebbero sotto la gestione governativa. Tutto qui; il resto rimane immutato. Si attenderanno le scadenze stabilite, comprese in un arco che va dal 1963 al 2000.

Il Governo sostiene che l'ammodernamento delle ferrovie concesse, secondo i calcoli più recenti, comporterebbe una spesa di circa 130 miliardi, e che quindi lo Stato non può neppure porsi il problema del riscatto. A parte che in molti casi, anziché di riscatto,

bisognerebbe più propriamente parlare di decadenza, almeno per quei concessionari che non hanno eseguito i lavori a cui erano tenuti in base all'articolo 3 della legge n. 1221 citata, è lecito chiedersi a quale risultato approdi l'odierna posizione del Governo. Fra dieci anni, con sovvenzioni e sussidi invariati, lo Stato avrà pagato alle società oltre 170 miliardi, avendo avuto come corrispettivo pessimi servizi, disagio delle popolazioni, ulteriore degradazione del materiale.

Spaventano i 130 miliardi necessari allo ammodernamento di questa rete ferroviaria. Non spaventano i 17 e più miliardi all'anno che devono essere pagati a dei concessionari che, lungi ormai dall'essere organi indiretti della pubblica amministrazione, creano con il loro agnosticismo difficoltà di ogni genere al progresso e allo sviluppo di zone spesso bisognose del più largo aiuto da parte della collettività.

La denuncia delle concessioni per le Calabro-lucane e il passaggio di quelle ferrovie alla gestione di Stato ci hanno solo parzialmente soddisfatto. Occorre ora pensare a ridare a quelle linee una sistemazione decorosa. Siamo certi che se sulla situazione della rete Calabro-lucana l'attenzione del Governo non fosse stata richiamata dal disastro della Fiumarella e dall'unanime sdegno espresso dalle popolazioni calabresi e lucane, nessun provvedimento sarebbe stato preso e le cose sarebbero ancora procedute per lungo tempo come ieri, fra le infinite tribolazioni di tanta povera gente costretta a viaggiare con la preoccupazione di tutta una serie di incombenti pericoli. Siamo lieti che le nostre proteste in Parlamento, i nostri ordini del giorno, la nostra decisione, abbiano concorso a far cessare quello stato di cose intollerabile.

Ci auguriamo che la gestione di Stato non tardi a cancellare il ricordo delle condizioni di abbandono in cui quella rete ci viene lasciata dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo.

Ma non esistono situazioni molto simili, se non identiche, a quella delle Calabro-lucane? Quali avvenimenti si attendono per esaminarle? Sono situazioni insostenibili e la scadenza delle concessioni è lontana. Si è ormai creata nel paese una larga corrente favorevole al riscatto, o anche alla dichiarazione di decadenza, secondo l'articolo 184 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, o secondo l'articolo 8, secondo comma, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Si è sostenuto che il riscatto comporta notevoli oneri per lo Stato. A nostro avviso,

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

questa affermazione non è esatta. In caso di riscatto, per tutto il tempo che deve ancora trascorrere fino all'estinzione del suo privilegio, al concessionario (sempre che non sia incorso in omissioni comportanti declaratoria di decadenza) compete una annualità uguale alla terza parte dei prodotti netti ottenuti dalla ferrovia nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti al diffidamento che diedero prodotto maggiore.

Dato che i bilanci sono da innumerevoli anni in disavanzo, nonostante tutti gli interventi dello Stato, nessuna indennità spetta dunque per l'anticipata revoca delle concessioni.

Vi è l'obbligo dell'acquisto del materiale mobile di proprietà delle società concessionarie. Ma qui la legge va interpretata con criteri che non poterono essere presenti al legislatore del 1912, nel senso cioè che il Governo non può essere tenuto all'acquisto di materiale manifestamente inadeguato alle esigenze di un servizio moderno.

D'altronde la stessa legge del 1912 all'articolo 141 prevedeva che ogni sorta di materiale avente per speciale destinazione il servizio dei trasporti dovesse essere della migliore qualità e costruito secondo modelli di provata bontà. Con questa disposizione si deve interpretare l'obbligo stabilito dal successivo articolo 188.

Si dice: una volta riscattate, queste ferrovie devono essere ammodernate, e l'ammodernamento — come ho già accennato — secondo i calcoli più recenti verrebbe a costare non meno di 130 miliardi. Ho già risposto a questa obiezione; ma desidero aggiungere che, anche ammesso che le ferrovie restino in gestione alle società concessionarie, il problema del loro ammodernamento va affrontato. Chi vi provvederà? Le società? Sicuramente no: abbiamo visto qual uso esse abbiano fatto dei fondi elargiti dallo Stato con la legge 1221. Vi provvederà lo Stato medesimo? Ed allora tanto vale assumerne la gestione ed affidare ad uomini direttamente responsabili il compito delle scelte e l'attuazione dei piani di ammodernamento.

Ci paiono questi argomenti validi, onorevoli colleghi, per chiedere alla Camera di dire una parola definitiva sul regime delle ferrovie in concessione. Non si tratta, come da qualche parte si è detto, di un'altra nazionalizzazione, poiché lo Stato è già proprietario degli impianti fissi ed i concessionari non sono che gestori provvisori. Si tratta di acquisire alla direzione pubblica una rete di servizi la cui efficienza è condizione indi-

spensabile per la stessa rinascita economica di molte zone del nostro paese.

Un terzo elemento di grave turbamento nel settore dei trasporti terrestri italiani è costituito dalla vertiginosa espansione degli automezzi adibiti al trasporto di merci. Il controllo statale si è qui venuto via via affievolendo con il graduale progredire delle liberalizzazioni. La distinzione tra trasporti in conto proprio e trasporti in conto terzi non ha più senso pratico, essendo noto a tutti che buona parte del parco nominalmente adibito al cosiddetto trasporto in conto proprio viene in realtà utilizzato per l'esercizio di vere e proprie attività industriali di trasporto. In altra sede ricordammo come in soli tre anni si sia registrato un aumento della portata complessiva del parco di circa 4 milioni e mezzo di quintali.

Ci rendiamo conto delle difficoltà che oggi si incontrerebbero se ci si proponesse di ridimensionare, *ipso facto*, questo tipo di trasporto a cui si dedicano, in condizioni che diventano economicamente sempre più difficili, anche migliaia di piccole imprese. Una politica irresponsabile ha dato luogo ad un fenomeno che non sarà facile correggere senza creare lacerazioni anche di ordine sociale.

Ma il problema del ridimensionamento va affrontato, sia pure con misure graduali; altrimenti la forza stessa delle cose si incaricherà di ristabilire l'equilibrio, provocando drastici assestamenti incontrollabili, più pericolosi di un ridisciplinamento preordinato e avveduto.

È secondo noi necessario, innanzi tutto, ripristinare in tutta l'area dell'autotrasporto merci il sistema delle autorizzazioni, per impedire l'immissione di nuovi mezzi, o per regolamentarla in rapporto alle effettive esigenze che si manifestino in determinate zone. Oltre che da ragioni economiche evidenti, questa necessità discende anche da ragioni di carattere sociale. La nostra odierna infrastruttura è incapace di sopportare ulteriori appesantimenti, pena la scomparsa di ogni elemento di sicurezza nella circolazione stradale già tanto compromessa.

È, in secondo luogo, necessario istituire severi controlli sui destinatari del trasporto, per reprimere gli sconfinamenti del trasporto in conto proprio dal campo delle attività ausiliarie a quello dell'attività professionale.

È necessario, infine, dare nuovo mordente alla funzione di vigilanza, per eliminare gli abusi più ricorrenti: sovraccarichi, sfruttamento del personale, violazione degli orari di lavoro e così via. Il prezzo di una espan-

sione mal controllata e non rigidamente vigilata è pagato quotidianamente dalla società sulle affollatissime strade in termini di vite umane.

L'elencazione degli elementi negativi che affliggono il sistema dei trasporti italiani potrebbe, onorevoli colleghi, continuare. Questo Governo, che ha posto a base del proprio programma la prospettiva di uno sviluppo economico pianificato, deve chiedersi se l'attuale stato del settore consenta una razionale ed equilibrata politica dei trasporti; se il sistema vigente sia idoneo a soddisfare le esigenze emerse dalle trasformazioni profonde che l'economia italiana ha subito in questo ultimo decennio, e se sia preparato a fronteggiare il prevedibile successivo evolversi della situazione.

Da anni parliamo di coordinamento, riferendoci ai modi di trasporto, agli investimenti nelle varie infrastrutture, alla disciplina di tutte le attività che fanno capo a questo importantissimo comparto del settore cosiddetto terziario.

In astratto sembra che regni il più perfetto accordo e che tutti dicano e vogliano le stesse cose. In concreto non è così. Contrariamente ad altri, quando noi parliamo di coordinamento pensiamo in primo luogo all'elemento attivo del coordinamento, all'ente coordinatore. Poi pensiamo ai modi attraverso cui questo coordinamento deve essere attuato. L'ente coordinatore, nell'attuale stadio della nostra economia, stante l'enorme importanza strumentale che i trasporti hanno assunto per l'intera collettività, non può essere che lo Stato. Lo Stato in via esclusiva.

In quale modo lo Stato deve coordinare? Che cosa deve coordinare? Lo Stato deve coordinare l'attività privata del trasporto con l'attività pubblica del trasporto, assumendo quest'ultima come dato fisso e fondamentale del coordinamento e subordinandole la prima. Di qui il criterio che deve ispirare la politica degli investimenti e i provvedimenti da adottare per renderli quanto più è possibile socialmente redditizi. Ciò è nello spirito della nostra Costituzione, che demanda alla legge di determinare i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali.

Sotto questo profilo noi giudichiamo i compiti delle imprese pubbliche di trasporto e soprattutto quelli della più grande azienda che lo Stato destina a questa attività: l'azienda ferroviaria.

In quanto termine di riferimento per una politica coordinata dei trasporti, l'azienda ferroviaria non può essere posta sul piano delle imprese private. Non avendo fini speculativi, essa adempie ad una funzione pubblica rilevantissima, che non deve essere sovrappiacciata da interessi di ordine particolare, né giudicata con criteri strettamente economicistici.

Da queste posizioni muove la nostra critica alle tesi sostenute e svolte dalla Commissione della Comunità economica europea nel noto *memorandum* di Bruxelles sull'ordinamento da dare alla politica comune dei trasporti.

I negoziatori del trattato istitutivo della Comunità incontrarono difficoltà (sono parole del *memorandum*) nel precisare il contenuto della politica comune, a causa della diversità delle politiche nazionali seguite dagli Stati membri, nonché della complessità della situazione in materia di trasporti.

Chi legga attentamente il *memorandum* non stenta ad accorgersi che le difficoltà presenti ai negoziatori del trattato di Roma si riproposero inalterate, a distanza di quattro anni dalla firma, agli estensori del *memorandum*. Secondo la nota introduttiva, questo documento non rappresenta una vera e propria proposta della Commissione, ai sensi del trattato, ma riflette semplicemente i risultati degli studi e delle considerazioni della commissione stessa, ed è inteso ad avviare un ampio scambio di vedute cui dovranno essere associati tutti gli ambienti interessati.

È il parere della Commissione che la divergenza delle concezioni nelle politiche nazionali dei trasporti dovrebbe trovare compimento nell'accoglimento, da parte di tutti gli Stati della Comunità, dell'indirizzo liberistico più ampio. Testualmente si dice: « Traendo ispirazione dalla filosofia generale del trattato di Roma, possiamo comunque ritenere che anche in materia di trasporti si debba tendere ad una sana concorrenza, la più ampia possibile ». Da questa premessa, pur convenendosi che il settore dei trasporti ha caratteristiche peculiari che distinguono il suo mercato dalla maggior parte degli altri mercati, si fa derivare tutto l'orientamento della politica comune, dandole a fondamento i seguenti principi: parità di trattamento, autonomia finanziaria e libertà d'azione delle imprese di trasporto, ampio loro diritto di stabilimento in tutto il territorio della Comunità, libera scelta da parte degli utenti.

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

Le soluzioni adottate nell'ambito della politica comune dovrebbero influenzare l'organizzazione di tutto il sistema dei trasporti nei sei paesi, e le disposizioni da prendere sul piano nazionale dovrebbero formare oggetto di un esame in comune fra gli Stati membri e con la Commissione europea, in quanto esse possano compromettere la realizzazione degli scopi del trattato, e al fine di esaminare, in generale, se esse concordino con i principi della politica comune.

Non è difficile avvertire la gravità delle limitazioni che verrebbero imposte all'autonomia di determinazione interna, qualora le linee testé indicate fossero adottate dagli organi della comunità e divenissero obbligatorie per tutti i sei paesi membri. Cosa tanto più facile oggi che, col passaggio alla seconda fase di attuazione del trattato, la regola dell'unanimità per la validità delle decisioni è stata sostituita dal sistema maggioritario.

Il nostro Governo non deve consentire che le indicazioni del *memorandum* diventino legge della Comunità europea. Esse non sono adattabili al settore del trasporto italiano, dove la necessità di un coraggioso intervento regolatore e operativo dei pubblici poteri si fa sempre più manifesta ed urgente. Chiediamo che ogni impegno internazionale destinato ad avere importanti riflessi sul nostro sistema interno venga preventivamente sottoposto all'esame ed alla decisione del Parlamento.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro giudizio sul bilancio discende direttamente da tutte le considerazioni che sono venute svolgendo, le quali riassumono le linee della politica che da anni noi tenacemente sosteniamo nell'intento di dare ai trasporti italiani una funzione e un assetto che permettano di soddisfare, in modo ordinato e con vantaggio di tutti i cittadini, le esigenze sociali ed economiche di uno Stato moderno. (*Applausi all'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Gerardo Bianchi. Ne ha facoltà.

**BIANCHI GERARDO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento che, se non altro, avrà il merito di essere breve, parte dalla considerazione di alcuni fatti e constatazioni che mi è accaduto di rilevare nel settore ferroviario. Probabilmente questi miei rilievi, presi singolarmente, potranno apparire di poco conto o talvolta farmi fare la figura del signor de La Palisse, ma ritengo egualmente opportuno farli per un motivo molto semplice e, insieme, molto importante:

si tratta di fatti che sono causa di un senso di insoddisfazione, di malcontento, che trova facile esca per diffondersi tra i dipendenti e creare così una vasta area di inquietudine che disturba la serenità del lavoro e, quindi, il buon rendimento dei lavoratori.

Può anche verificarsi il caso che i motivi di insoddisfazione siano contrastanti fra loro, ma quel che ho constatato è che molti di essi sorgono dall'applicazione dell'attuale stato giuridico del personale. È ben vero che la responsabilità di esso risale in ultima analisi al Parlamento che l'ha approvato, ma mi sembra che non possa dichiararsene del tutto immune l'amministrazione, che l'ha preparato e deve applicarlo quotidianamente e al di fuori di ogni controllo.

Ma, come è evidente, io non sono qui a far critiche o processi, a trovare il reo o l'innocente; quel che a me esclusivamente interessa è il regolare svolgimento dell'azione delle strutture amministrative nell'interesse di tutto il personale e, di conseguenza, il buon funzionamento di esso a vantaggio dell'intera amministrazione e quindi della collettività. Sono sicuro anzi che il signor ministro, di cui conosco la specifica competenza e l'intelligente comprensione di questi problemi, valuterà adeguatamente i miei pur modesti rilievi.

La prima osservazione, di carattere generale, è che nell'amministrazione ferroviaria non si vede sempre applicato il principio dell'equità fra i dipendenti aventi gli stessi fondamentali requisiti giuridici. Non voglio dire che ciò sia avvenuto con deliberato proposito; tutt'altro! In molti casi anzi ciò è avvenuto per il desiderio di compiere opera di miglioramento nei confronti di dipendenti che si ritenevano meritevoli di qualche maggior considerazione.

La conseguenza di tale azione è stata però che in un certo gruppo di dipendenti che hanno i medesimi titoli fondamentali, molti di essi, o per un motivo o per l'altro (e magari per un motivo puramente accidentale), si sono trovati a beneficiare di provvedimenti che li hanno staccati dai colleghi pari grado, che pur non hanno demeritato nei confronti della amministrazione. Così, a titolo di esempio, è avvenuto in uno dei gruppi di personale che più interessa l'amministrazione stessa per la sempre maggiore scarsità di partecipanti ogni volta che viene bandito un concorso: voglio dire i laureati.

Nelle ferrovie dello Stato avviene questo: in un primo tempo, nello stato giuridico di cui alla legge 26 marzo 1958, n. 425, al per-

sonale di concetto, assunto con regolare concorso, laureato o meno, si toglie la possibilità di carriera nel personale direttivo.

In tal modo, come mi si insegna, si va contro la comune prassi sindacale e vorrei dire contro la comune logica, togliendo un sia pur potenziale diritto al dipendente che già ne gode. Se del caso, questo diritto doveva essere conservato *ad personam* a coloro che si trovavano nelle condizioni giuridiche di poterne usufruire.

È avvenuto però che, con una legge o con l'altra, di circa 1600 laureati dipendenti dalle ferrovie dello Stato, intorno ai 1400 hanno potuto beneficiare di qualche provvedimento, e cioè sono stati immessi nella carriera del personale direttivo, mentre agli altri — che non hanno mai avuto classifiche negative, che non hanno demeritato, che compiono anzi in molti casi funzioni di ordine superiore — è stata preclusa la possibilità di avere la qualifica che loro spetta per il lavoro compiuto e per il titolo di studio, qualifica di cui non sono immeritevoli.

Ho citato questo esempio, signor ministro, perché mi risulta da un notiziario sindacale che l'amministrazione, nell'esame di un nuovo stato giuridico che si sta preparando, vuol proporre una soluzione che invece di eliminare un difetto ne crea due o forse tre. Se mi è consentito esprimere un parere, ritengo che alcune difficoltà che l'amministrazione solleva per risolvere — direi per non risolvere — questo problema nel modo che a me sembra più logico e naturale, alcune difficoltà, ripeto, scomparirebbero interamente se venisse scelta la via più semplice. Come ben sa, non tutti i funzionari dell'amministrazione sono occupati nel posto corrispondente al titolo di studio posseduto; così avviene che vi sono ingegneri che compiono funzioni amministrative, mentre si lamenta la scarsità di personale tecnico.

Perché non si provvede a mettere l'uomo adatto, cioè l'uomo qualificato, al posto adatto? Ritengo che in tal modo sarebbe possibile eliminare questo aspetto negativo ottenendo invece notevoli vantaggi, come: l'eliminazione dei posti fuori pianta; la non necessità di bandire concorsi esterni per le carriere direttive, tecniche e amministrative (è da tener presente che i concorsi tecnici hanno sempre pochissimi concorrenti e in generale di scarso valore); sanare la grave situazione di disagio in cui si trova attualmente un gruppo di funzionari che ha tutti i requisiti di anzianità e di studio per occupare posti di grado superiore.

Vi è un altro punto per il quale mi pare che l'attuale stato giuridico del personale crei molti interrogativi ed incertezze, ed è precisamente là dove si parla di promozioni per merito comparativo. Per fare tali promozioni, lo stato giuridico rinvia alle norme di applicazione pubblicate successivamente sul *Bollettino ufficiale* delle ferrovie dello Stato, norme che sono basate su un criterio matematico, e che devono essere applicate in maniera completa dalle direzioni compartimentali. Alla direzione generale — se non erro — dovrebbe essere riservato il compito di fare l'elenco finale generale dei promovendi.

A prescindere dal fatto che in tal modo si uniscono classifiche compilate da persone diverse, che usano differenti criteri di valutazione, e quindi non si ha alla base della graduatoria una omogeneità di giudizi, avviene di rilevare — anche agli estranei alla azienda — alcune notevoli incongruenze, che hanno diversa origine. Per esempio: nei criteri di valutazione per il personale di concetto ed equiparato dell'esercizio, come segretario superiore di prima classe o capostazione sovrintendente, viene presa in considerazione soltanto l'anzianità maturata nel grado immediatamente precedente, valutata in ragione di due punti per ogni anno di permanenza nel grado. È avvenuto però che i funzionari più anziani, che sono pervenuti a un certo grado attraverso numerosi anni di anzianità effettiva, secondo il normale sviluppo di carriera, si sono trovati affiancati da giovani che hanno potuto beneficiare di provvedimenti straordinari; provvedimenti che si possono dire talvolta giustificati e talvolta no. A questo punto, quando viene predisposta la graduatoria per il successivo avanzamento, avviene che il funzionario anziano — per capace ed esperto che sia — non ha alcuna sia pur limitata preminenza rispetto al più giovane concorrente.

Signor ministro, io non sono qui a dire male dei giovani: sono anch'io favorevole al « largo ai giovani », ma penso che ella pure ritenga giusto che ciò non debba significare umiliare o buttare fuori gli anziani! Ella avrà certo sentito dire con amarezza da qualcuno che ha superato i 50 anni: « Io, la carriera l'ho fatta tutta, compresi gli anni di Calabria e di Sicilia »; quando mandare qualcuno in queste belle regioni, per un ferroviere del centro-nord era un traguardo obbligato per crescere di grado. Oggi invece, dice questo anziano: « Vedo giovanotti che non si sono mossi di un metro e mi passano avanti velocemente! Eppure le mie qualifiche sono

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

tutte eccellenti: più volte ho avuto l'« eccezionale »!

E allora? Perché anche qui non si applica la norma che si trova in molti contratti sindacali di diritto privato, e non si valuta l'anzianità di tutti i precedenti gradi per la metà della sua durata? Ecco la parte che non si spiega!

Si viola poi una norma fondamentale del contratto di pubblico impiego, non dando il diritto al dipendente dello Stato di conoscere la propria posizione giuridica, compresa quella di merito. E come si fa, allora, a tutelare i propri diritti? E che interpretazione dare all'articolo 80 dello stato giuridico, che impone di seguire negli incarichi una graduatoria formata oltre il numero dei promossi, graduatoria che il dipendente non conosce, o conosce solo perché gli viene bisbigliata da qualcuno all'orecchio?

E quella graduatoria deve essere attuata o può solo esserlo, a piacere dei dirigenti? E perché, poi, seguire una graduatoria che magari dopo pochi giorni potrebbe essere capovolta? E, chiedendo scusa se la lista delle domande si allunga, perché un certo anno le promozioni vengono fatte pur lasciando i funzionari nel posto dove si trovano, e l'anno successivo prima si trasferiscono e poi si promuovono al grado relativo al nuovo posto di pianta da essi occupato?

Signor ministro, le dico esplicitamente il mio pensiero: piuttosto che creare questo stato di incertezza, preferisco che si dia piena libertà al ministro di fare le promozioni nel modo che ritiene più opportuno. Sapremo così chi ne è il responsabile: così chi avrà fiducia — come io ne ho in lei, signor ministro — accetterà serenamente ciò che viene fatto; chi non l'ha, saprà a chi fare i suoi rilievi.

Ove questa soluzione non piacesse, ci si attenga alla classifica matematica, debitamente rettificata nel modo che ho sopra accennato. Nell'un caso e nell'altro si eliminerebbero quei dubbi e quelle incertezze cui ho fatto riferimento in principio e che diventano un tarlo roditore nell'animo degli interessati.

L'esperienza è una grande maestra della vita e nel nostro caso essa ha dimostrato che l'attuale stato giuridico del personale ha molti difetti e dà luogo a critiche forse maggiori di quelle che realmente merita, ma che sono basate su dati di fatto, come mi sono sforzato di dimostrare. Si provveda quindi ad eliminare integralmente i difetti, ma non ricorrendo a soluzioni, peggiori perché parziali, del tipo di quelle a cui mi sono riferito.

La chiarezza dei rapporti e la certezza del diritto sono le vere basi di uno Stato democratico e lei, signor ministro, me lo può insegnare. È per questo che io confido nella sua opera e nella sua energia: sono certo che farà di tutto per realizzare tali principi in tutto il suo Ministero, e cioè non solo nel settore ferroviario ma anche nell'ispettorato per la motorizzazione civile e i trasporti in concessione. Dei problemi di questo settore non parlerò ora; ne ho sentito far cenno poco fa dall'onorevole Bogoni e quindi tali questioni sono già state richiamate alla sua attenzione.

Della sua azione positiva a favore dei dipendenti del Ministero dei trasporti, signor ministro, io sono certo e gliene sono grato. Con me gliene saranno profondamente grati l'intero personale e i cittadini tutti. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

#### Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

VEDOVATO: « Provvedimenti in dipendenza dei terremoti dell'ottobre e del novembre 1960 nella provincia di Firenze » (4130).

Sarà stampata e distribuita. Poiché essa importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

#### Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

CUTTITTA, *Segretario*, legge:

#### *Interrogazioni a risposta orale.*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, il ministro per la riforma della pubblica amministrazione e il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se il collocamento a riposo dei funzionari dei diversi ministeri si ispiri a criteri uniformi e perciò equi, in concordanza con lo spirito della legge 15 febbraio 1958, n. 46, e degli articoli di essa 2

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

e 4 o se invece si adottino criteri differenti a seconda delle diverse categorie e delle diverse persone.

(5087)

« RIVERA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dei lavori pubblici, per conoscere i provvedimenti adottati o da adottare a favore del comune di San Stefano d'Aspromonte, l'abitato del quale, tormentato per dieci ore dalle fiamme è in gran parte malfermo su fatiscanti costruzioni in legno.

(5088)

« REALE GIUSEPPE ».

*Interrogazioni a risposta scritta.*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se e quali misure saranno adottate per frenare la progressiva erosione da parte del mare dello splendido litorale adriatico-emiliano.

« In proposito l'interrogante fa presente che:

a) come noto, la precipua ricchezza di tale litorale, ormai famoso nel mondo intero, è rappresentata dal turismo;

b) una ulteriore riduzione, per opera del mare, dell'area del litorale sarebbe fonte di gravissime conseguenze per l'avvenire turistico ed economico della ridente zona;

c) vivissima e comprensibile è la preoccupazione degli operatori e dei lavoratori del turismo nella intera zona interessata, con conseguente fuga di capitali;

d) analogo inconveniente, se pure in misura minore, si è verificato sul litorale di Ostia, ove, per non aver preso in tempo le dovute misure protettive, come noto decine di migliaia di metri quadrati di arenile sono stati ormai, negli ultimi anni, assorbiti dal mare.

(25447)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non ritenga doveroso intervenire a tutela del prezzo del pane, i cui recenti aumenti disposti in alcune grandi città non possono non ripercuotersi sui ceti meno abbienti della popolazione, e sulla intera economia nazionale.

(25448)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

a) quanti libri *pro capite* (esclusi i testi scolastici) siano stati assorbiti l'anno scorso dal mercato italiano;

b) quale sia stata, nello stesso anno, la diffusione dei libri (esclusi quelli scolastici) nelle altre nazioni del M.E.C.;

c) quali concreti provvedimenti (oltre quelli in atto che purtroppo si sono rivelati insufficienti) il Governo intenda prendere per incoraggiare concretamente l'editoria italiana, e promuovere anche tra i ceti più popolari una diffusione del libro non inferiore a quella che si verifica in altre nazioni che pur non hanno tradizioni culturali ed editoriali paragonabili a quelle, antichissime, della nostra Italia.

(25449)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

a) quanto sia costato allo Stato italiano la generosa partecipazione finanziaria al trasloco dei templi antichi in Egitto;

b) e quanto costerebbe provvedere alla doverosa tutela del glorioso patrimonio archeologico lucano, particolarmente nella zona di Metaponto, che sta andando in sfacelo per la mancanza di quei fondi che tanto premurosamente vengono offerti dall'Italia all'Egitto;

c) se, quando e in quale misura, a prescindere dall'intervento archeologico-finanziario dell'Italia in Egitto, saranno stanziati gli auspicati, urgentissimi fondi per la tutela del patrimonio archeologico lucano.

(25450)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali provvedimenti saranno disposti in favore del popoloso comune di Palazzo San Gervasio (Potenza) (circa 10.000 abitanti) in considerazione del fatto che:

a) buona parte delle sue strade interne postulano da decenni una sistemazione definitiva, essendo praticamente intransitabili (come per esempio l'importante via Marconi) e fonte non di rado di gravi incidenti;

b) il popoloso comune lucano è importante nodo di autoservizi: ma in esso si lamenta l'assoluta mancanza di gabinetti pubblici, il che è ancora più grave per i nume-

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

rosi viaggiatori i quali non sanno a quale porta bussare, ed è di intollerabile nocimento per la decenza e per l'igiene.

(25451)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere:

a) se risponda a verità che il personale del servizio radiotelefonico della pubblica sicurezza percepisce una indennità irrisoria rispetto a quella percepita dal personale di altre forze armate dello Stato che svolgano analogo servizio;

b) se sia vero che nello stesso Corpo di pubblica sicurezza esista una sensibile e inesplicabile disparità di trattamento: per esempio, il personale telegrafista e radiotelegrafista percepirebbe la umiliante indennità di 70-110 lire giornaliera (a seconda del grado) mentre il personale telefonista non percepisce alcuna indennità;

c) se, anche in considerazione del fatto che il personale addetto al servizio radiotelegrafico ammonta complessivamente ad appena 2.000 unità, non sia ritenuto doveroso e urgente disporre un equo adeguamento delle indennità.

(25452)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere:

a) se risponda a verità la notizia pubblicata nella corrente settimana da *Lo Specchio*, da *Il Borghese*, da *Napoli-Notte* in merito alla strabiliante scomparsa, forse a opera di speculatori politici, di un autotreno carico di masserie per i sinistrati del terremoto, generosamente donato dalla ditta « Standa »;

b) ove la notizia risponda a verità, se siano stati individuati i responsabili della sottrazione.

(25453)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere:

a) se risponda a verità la notizia pubblicata dalla stampa nazionale in merito al decesso in Mirabella Eclano di un neonato, sinistrato dal terremoto, il quale avrebbe dormito per molte notti all'addiaccio senza fruire di quella assistenza che, in teoria, è stata offerta a tutta la popolazione terremotata;

b) se sia stata ordinata una doverosa inchiesta sul decesso del piccolo Raffaele Cimmino, al fine di identificare i responsabili della lamentata, raccapricciante mancanza di assistenza.

(25454)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se rispondano a verità le gravissime, sconcertanti notizie pubblicate a pagina 52-53 del *Borghese*, n. 37, circa la istituzione e gestione, da parte di esponenti qualificati del partito di maggioranza, di un *dancing* intitolato addirittura alla *Santissima Trinità*, con blasfema confusione di sacro e di profano, e con legittima indignazione anche negli strati meno cattolici della popolazione.

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere:

a) se sia vero che tale *dancing*, oltre ad avere una insegna tanto irriverente, sia stato allogato nelle immediate adiacenze della Chiesa, mentre la legge prescriverebbe una distanza non inferiore ad alcune decine di metri;

b) se sia vero che il gestore di tale *dancing*, autorizzato dal comune di Perugia, sia un consigliere democristiano del comune di Perugia;

c) se e quali provvedimenti saranno adottati affinché lo scandalo abbia a cessare in accoglimento dell'unanime, legittimo voto dei cattolici e di tutti i cittadini non insensibili a sì inverosimili iniziative.

(25455)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per conoscere — tenuto presente: a) il latte non è un genere di lusso, ma è un alimento fondamentale specialmente per l'infanzia, il cui afflusso sul mercato non può essere abbandonato ai capricci o alla insipienza di pubblici, o parapubblici, enti che si siano dimostrati incapaci di gestire in maniera soddisfacente, e umana, tale servizio annonario; b) pur non essendovi state contrazioni produttive, né nuove agitazioni sindacali, per vari giorni, a quanto è stato comunicato anche dalla stampa, l'approvvigionamento latteario della capitale è stato addirittura decurtato del 25 per cento; c) in nuovissimi quartieri periferici, come quello di Torre Spaccata (Roma) il latte viene addirittura distribuito a giorni alterni, con una insensibilità sociale unanimemente deplorata e con gravissime conseguenze gastriche per quei bambini le cui famiglie siano sprovviste di frigorifero — se e quando sarà risolto il penoso problema dell'approvvigionamento latteario della capitale e delle altre grandi città italiane.

(25456)

« SPADAZZI ».

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della sanità, per conoscere se e quando sarà risolto il problema idrico che travaglia la popolosa cittadina di Palazzo San Gervasio (Potenza); per sapere se sono informati che:

a) l'acquedotto pugliese eroga appena 300 metri cubi d'acqua per una popolazione di diecimila abitanti, soggetta a razionamento idrico perfino nei mesi invernali;

b) situazione non migliore si lamenta nei comuni vicini a Palazzo San Gervasio, anch'essi serviti dall'acquedotto pugliese;

c) anche durante le poche ore di erogazione, la distribuzione lascia a desiderare, in quanto l'acqua non ha la forza per giungere ai piani superiori delle case;

d) a eliminare questa penuria d'acqua, basterebbe l'utilizzazione delle acque sorgive esistenti in agro di Palazzo e nel territorio dei comuni vicini;

e) che l'acquedotto pugliese, a quanto risulta, abbia già allo studio un piano per l'acquisizione di tutte le acque sopra menzionate; se non ritengano abbia immediata attuazione, considerato anche che le popolazioni interessate sono, comprensibilmente, sull'orlo della esasperazione, dopo anni ed anni di sofferenze e di vane proteste; e che, infine, la auspicata utilizzazione delle predette acque sarebbe di immenso giovamento all'agricoltura in generale, e all'orticoltura in particolare.

(25457)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per conoscere se, a tutela della dignità umana di ogni cittadino, non sia ritenuto necessario ed urgente impartire rigide disposizioni affinché le notifiche di ogni atto giudiziario avvengano con consegna in busta chiusa ove siano rimesse nelle mani di terze persone.

« L'interrogante ritiene superfluo sottolineare il gravissimo danno morale subito dai cittadini esposti al pubblico ludibrio, se non alla pubblica diffamazione, ove un atto giudiziario riguardante la loro persona sia consegnato a terzi, che ne possano prendere agevolmente lettura.

« L'interrogante rileva infine che, ancorché il sistema della consegna in busta chiusa comporti un modesto onere finanziario, si tratta di un problema di tanta rilevanza civica e umana da postulare la rimozione di ogni modesto ostacolo di ordine economico, anche tenendo conto che ciascuna busta non

può costare alla pubblica amministrazione che una esigua somma nell'ordine delle lire se non dei centesimi.

(25458)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga di fissare una sessione speciale di esami, posticipata congruamente rispetto alla sessione normale, in favore degli studenti universitari residenti nelle zone recentemente sconvolte dal terremoto.

(25459)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se, sulla base delle esperienze, non sia ritenuto opportuno spostare la scadenza dei termini per la iscrizione nelle scuole medie, fissata addirittura per il 25 luglio con gravissimo nocimento di molte famiglie in ferie, o negligenti, o male informate, e con esclusivo vantaggio delle scuole private.

(25460)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non sia ritenuto necessario prorogare i termini per presentare i documenti richiesti per ottenere le numerose borse di studio previste per gli studenti capaci, meritevoli e in disagiate condizioni di famiglia.

« Infatti solo una esigua minoranza di genitori, specialmente nei ceti meno abbienti e nelle regioni ove la stampa quotidiana è (come in Lucania) meno diffusa, conosce la esistenza del bando, ed ancora più esigua è senza dubbio la percentuale di genitori che conosce i termini di scadenza e la procedura da seguire, talché, invece che agli alunni più meritevoli, le borse di studio rischiano di finire alle famiglie meglio informate.

« L'interrogante rileva in proposito che:

a) alla lodevole istituzione delle borse di studio non è stata data, per inspiegabili motivi, una pubblicità adeguata;

b) normalmente, i genitori vengono informati di simili bandi all'atto della iscrizione dalle segreterie scolastiche: ma ciò non è stato possibile perché il bando di concorso è stato reso noto all'ultimo momento, pochi giorni or sono, attraverso una circolare ministeriale diramata quando la data di iscrizione alle scuole medie per gli alunni promossi a giugno era già chiusa da un pezzo.

« Se non ritenga, pertanto, opportuno prorogare i termini del bando almeno fino al 15 ottobre, in modo che tutti gli studenti ne pos-

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

sano essere capillarmente edotti, e non vengano così a perdere un diritto acquisito solo per colpa della scarsa pubblicità data al bando.

(25461)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione, e dell'industria e del commercio, per conoscere entro quanti giorni i librai saranno liquidati per i libri di testo distribuiti agli alunni delle scuole elementari.

« L'interrogante nel fare presente che:

a) ai librai è stato già inflitto un durissimo colpo, erodendo la modesta area del loro profitto con la imponente riduzione loro richiesta sul prezzo di copertina dei libri scolastici;

b) ove la liquidazione dei libri scolastici distribuiti agli alunni della scuola obbligatoria, che già comporta un notevole lucro cessante per le aziende in una con una notevole complicazione burocratica, tardasse qualche settimana, o peggio ancora qualche mese, non poche aziende sarebbero spinte verso lo sfacelo economico, impossibilitate a contrarre debiti onerosi per sopperire all'eventuale ritardo delle riscossioni, chiede di sapere se non ritengano che occorra fissare un tempo massimo (a vista, o al massimo una settimana) per il versamento delle somme dovute dopo la presentazione delle prescritte cedole.

(25462)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per conoscere:

a) se rispondano a verità le notizie riportate da *Il Giornale d'Italia Agricolo* (n. 44) relative allo spaventoso, progressivo abbandono delle terre da parte dei lavoratori agricoli anche in regioni fertili come l'Emilia;

b) se, in particolare, sia vero che nelle province di Bologna e di Forlì la superficie delle terre abbandonate ammonta ormai rispettivamente al 6,77 per cento e all'8,96 per cento;

c) se non si ritenga opportuno arginare la smobilitazione in atto con una più premurosa assistenza alle aziende e con opportuni incentivi, nonché con gli auspicati alleggerimenti fiscali disperatamente postulati soprattutto nel campo delle successioni.

(25463)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei trasporti, dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere quando saranno eli-

minate le assurde e illegittime lungaggini burocratiche nel rilascio della patente automobilistica agli aventi diritto che abbiano già sostenuto con esito favorevole il prescritto esame.

« In particolare, l'interrogante fa presente che:

a) secondo il codice della strada, i relativi accertamenti vanno fatti prima, e non dopo, l'esame di guida;

b) invece, accade sistematicamente il contrario, con gravissimo danno per gli aventi diritto alla patente i quali non di rado debbono aspettare settimane, o mesi, per entrare finalmente in possesso del documento di abilitazione alla guida che loro compete;

c) in particolare, risulta inutile, specialmente nelle grandi città, la pleonastica e laboriosa acquisizione agli atti del cosiddetto certificato di buona condotta, che sottrae assurdamente migliaia e migliaia di giornate lavorative ai benemeriti addetti alla pubblica sicurezza, i quali potrebbero più produttivamente e più dignitosamente essere adibiti a compiti di maggiore rilevanza che non alla istruttoria di un certificato che in definitiva si rilascia poi alla quasi totalità dei cittadini, e che può essere abbondantemente surrogato dal certificato penale.

« L'interrogante chiede infine di conoscere:

a) se d'ora innanzi i prescritti accertamenti saranno effettuati, come vuole la legge, prima dell'esame di abilitazione alla guida e non dopo;

b) se d'ora innanzi, pertanto, la patente sarà consegnata ai promossi, come doveroso, subito dopo l'esame di guida sostenuto con esito favorevole.

(25464)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se sia stata prevista per il 1963 l'emissione di francobolli commemorativi del drammaturgo Roberto Bracco, in coincidenza con il ventennale dalla sua scomparsa, tenuto conto che nessuna iniziativa del genere fu purtroppo presa per il centenario dalla sua nascita.

(25465)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quando saranno disposti adeguati provvedimenti atti a far cessare il disservizio postale verificantesi a Roma, deplo-

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

rato dalla stampa. In particolare l'interrogante chiede di conoscere:

a) se sia ritenuto ammissibile che lettere imbucate nella capitale e dirette a destinatari residenti nella capitale, impieghino abitualmente tre o più giorni per percorrere talora poche centinaia di metri;

b) se e perché i prelievi della corrispondenza in partenza non avvengano nelle ore stabilite;

c) quali disposizioni saranno impartite per evitare che, talora, le cassette postali degli stessi uffici principali siano svuotate con tale infrequenza da essere non di rado colme sino all'orlo, impedendo così l'imbucazione di altra corrispondenza e lasciando le lettere emergenti sul mucchio in balia dei maleintenzionati.

« Simile inconveniente si verifica, tra l'altro, nelle cassette postali dell'ufficio di via Terme di Diocleziano, su cui emerge la scritta "levata ogni ora dalle ore 7 alle ore 24", scritta che come l'interrogante ha avuto modo di constatare personalmente rappresenta un inammissibile inganno nei confronti degli utenti.

(25466)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del commercio con l'estero, per conoscere:

a) se risponda a verità l'allarmante notizia, riportata con amari commenti dalla stampa nazionale (e particolarmente dalla rivista *Epoca* e dal quotidiano *Napoli-notte*) circa l'importazione di un imponente quantitativo di carne asinina dall'America Latina;

b) quale fine tale carne abbia fatto dopo il suo sbarco in Italia.

(25467)

« SPADAZZI ».

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

a) entro quanto tempo sarà posto in vendita il nuovo vaccino antipoliomielitico testé approvato;

b) se i quantitativi che saranno immessi sul mercato saranno tali da non determinare accaparramenti del prodotto;

c) quali prezzi siano stati fissati per la vendita al dettaglio.

(25468)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se rispondano a verità i gravissimi e sconcertanti risultati dell'analisi delle acque del Tevere, amaramente commentate dalla stampa nazio-

nale. L'interrogante chiede inoltre di conoscere quali misure saranno adottate per prevenire eventuali epidemie nella capitale dovute all'inquinamento di tali acque.

(25469)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se e quando, dopo i gravissimi fatti emersi dalle recenti cronache, sarà costituita anche in Italia una "banca per il latte", atta ad assicurare tale indispensabile alimento ai poppanti la cui madre non possa fornirli, e che siano a loro volta refrattari all'allattamento artificiale.

(25470)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del turismo e dello spettacolo, allo scopo di conoscere se non ritenga opportuno intervenire per far revocare il provvedimento impopolare con il quale è stato disposto l'aumento da lire 50 a lire 75 della posta per ogni colonna giocata del Totocalcio. E ciò non soltanto per le accennate ripercussioni sfavorevoli che tale aumento del cinquanta per cento ha avuto, ma anche perché ha determinato, come era facile prevedere, una notevole contrazione delle giocate ed una conseguente riduzione del monte premi, la quale si risolve in un danno per l'erario.

(25471)

« BERRY ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, dei lavori pubblici e delle finanze, al fine di conoscere quali provvedimenti intendono adottare al fine di soccorrere le quasi cento famiglie che in San Stefano di Aspromonte (Reggio Calabria), la mattina del 14 settembre 1962 ebbero distrutta la casa abitazione a causa di un pauroso incendio restando in gran parte privi di ogni loro bene e sulla strada; come anni addietro l'interrogante, nel sollecitare la eliminazione dell'accatastamento urbano del rione Castello dell'abitato di San Stefano di Aspromonte e nel richiedere per tutte quelle famiglie un alloggio popolare, ebbe a prospettare il pericolo di un incendio, così oggi segnala lo stesso pericolo per altri accatastamenti di abitazioni in legno esistenti in quell'abitato.

« Per conoscere se possono assicurare la costruzione sollecitata di alloggi popolari e per le famiglie, che hanno perduto l'abitazione a causa dell'incendio, e per altre che abitano case in legno ed in una situazione di pericolo.

« Per conoscere quali provvedimenti intendono adottare per risarcire del danno le famiglie colpite.

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

« Se intendono gratificare di una particolare assistenza i vecchi ed i bambini, le di cui famiglie sono state colpite.

(25472)

« MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno ed urgente istituire una sezione staccata della scuola media unificata in « Papanice », importante e laboriosa frazione del comune di Crotone, con una popolazione scolastica di oltre cento studenti, che — non potendo usufruire di alcun autobus scolastico — devono sottostare e sobbarcarsi a non lievi sacrifici per recarsi alle scuole del capoluogo.

(25473)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se, a conoscenza della campagna di stampa locale che è stata condotta al riguardo, non intenda intervenire per la costruzione di un edificio scolastico nella frazione di « Papanice » di Crotone, con una popolazione di oltre duemila anime servita attualmente da locali di fortuna.

(25474)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per la ricostruzione della chiesa parrocchiale di « Ievoli », frazione del comune di Feroleto Antino (Catanzaro), caduta il 18 maggio 1962, fortunatamente in ora chiusa al culto.

(25475)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga necessario, dopo essere stati erogati e di recente da parte del Ministero circa tre milioni per riattivare la chiesa dell'Immacolata in Martirano Antico (Catanzaro), di far riprendere i lavori di completamento in modo da evitare la totale distruzione di quelli già eseguiti, e in considerazione che dal 1958 il sacro edificio è chiuso al culto e va sempre più deteriorandosi.

« L'interrogante fa presente che in Martirano Antico non esiste una chiesa parrocchiale essendo stata la Cattedrale (unica chiesa parrocchiale) in parte distrutta dal terremoto del 1905 e demolita definitivamente, per eventi bellici, dal Genio civile nel 1947.

(25476)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, per conoscere se risulta, per quanto di loro competenza, che i proprietari dei terreni espropriati in agro di Falerna (Catanzaro) per la costruzione della litoranea strada statale n. 18 a distanza di circa dieci anni sono in attesa ancora della indennità di espropriazione e, malgrado i molteplici esposti e le denunce presentate, continuano ad essere soggetti al pagamento delle tasse per le particelle espropriate.

« L'interrogante chiede di conoscere, altresì, se i ministri interrogati non intendano disporre la sollecita definizione e conseguente liquidazione delle relative pratiche di espropriazione.

(25477)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno di porre fine alla gestione commissariale del Consorzio di bonifica di Latina convocando regolari elezioni che permettano un controllo democratico da parte dei coltivatori contribuenti. L'interrogante chiede altresì di conoscere i motivi per cui malgrado i continui aumenti dei contributi imposti ai coltivatori dal Consorzio il Consorzio stesso non abbia provveduto in questi anni minimamente alla manutenzione delle strade interpoderali di bonifica ridotte in un penoso stato di abbandono.

(25478)

« CARADONNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno disporre la costruzione di un nuovo sottopassaggio nella stazione di Paola, importante nodo ferroviario e di smistamento per tutta la provincia di Cosenza, collegante tutti i binari della stazione o quanto meno disporre l'ampliamento ed il prolungamento dell'esistente sottopassaggio dal terzo al quinto binario, sul quale attualmente transitano i maggiori convogli.

(25479)

« FODERARO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle finanze, per sapere quali provvedimenti definitivi intenda, infine, di adottare per il miglior funzionamento della salina di Lungro, specialmente dopo la presentazione della relazione del professor Bianchi, presidente della commissione incaricata di accertare le condizioni della salina stessa.

« È opportuno ricordare che tale relazione viene dopo lunghe discussioni e agitazioni e

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

dopo le reiterate promesse e i rinnovati impegni delle autorità competenti e la visita e la parola rassicuratrice dell'onorevole Presidente del Consiglio.

(25480)

« GULLO, FIUMANÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della sanità, per conoscere quali provvedimenti con carattere di urgenza intendano adottare — per quanto di loro competenza — per la eliminazione delle case malsane nel comune di Tropea (Catanzaro), dove vivono in promiscuità antigienica, antimorale, sotto il livello stradale circa centocinquanta famiglie.

(25481)

« FODERARO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se sia a conoscenza del fatto che sul treno Roma-Civitavecchia delle ore 21 e sul treno Civitavecchia-Roma delle ore 6,40, da oltre un mese, numerosi viaggiatori della seconda classe e ancora più numerosi della prima classe sono costretti, dall'insufficienza dei vagoni e dei posti (un vagone e mezzo su sette complessivi), a viaggiare in piedi; il responsabile del movimento non ha modificato la programmazione nonostante dal quotidiano rapporto dei capotreno risulti chiaramente il disagio di tanti viaggiatori, disagio che appare tanto più grave, e tanto più urgente da eliminare, quando si pensi che trattasi di viaggiatori che hanno trascorso o si recano a trascorrere l'intera notte in piroscifo;

per sapere se non ritenga necessario intervenire per fare eliminare le cause del citato disagio.

(25482)

« PIRASTU, POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga necessaria ed indilazionabile l'istituzione di un Poliambulatorio E.N.P.A.S. in Vibo Valentia (Catanzaro), città che conta — col suo circondario — una popolazione con diritto di assistenza da parte dell'ente di oltre settemila dipendenti statali, attualmente serviti da un solo medico e da una ostetrica come infermiera.

« L'interrogante fa presente che poliambulatori E.N.P.A.S. sono stati istituiti in altri centri prevalentemente industriali anche della stessa provincia e con un numero di assistibili sensibilmente inferiori a quelli della città di Vibo Valentia, la quale conta, invece, un rilevante ceto impiegatizio.

(25483)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se non ritenga opportuno intervenire affinché, in occasione dell'imminente rinnovo della convenzione tra l'« Inam » e la Federazione nazionale dei collegi delle ostetriche, vengano abolite le disposizioni dell'articolo 3 della precedente convenzione che consente una libera scelta, circoscritta però alle ostetriche esercenti nel comune di residenza delle assistite, con una limitazione che lede i diritti professionali e circoscrive eccessivamente, soprattutto nei piccoli centri, le effettive possibilità di scelta delle assistite.

(25484)

« ORLANDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per cui — dopo quasi due anni, da quando cioè ebbe a verificarsi il movimento franoso nell'abitato di Larino — non è stata risolta la situazione delle ben 40 famiglie colpite e costrette ad abbandonare la casa.

« All'uopo fa presente quanto — in un esposto firmato dai sinistrati — è detto a proposito dell'atteggiamento avuto, in questa occasione, dall'Istituto delle case popolari: " In particolare chiedono quale provvedimento è stato preso o sarà preso per dare loro un'abitazione, e come mai l'Istituto delle case popolari, interessato al problema, e che ebbe immediatamente l'assegnazione di lire 50.000.000 dall'allora ministro dei lavori pubblici, onorevole Zaccagnini, a tutt'oggi, e cioè a distanza di quasi due anni, non ancora dà inizio alla costruzione. Chiedono anche che sia condotta severa inchiesta contro il detto istituto per accertare le ragioni per cui non è stato dato immediatamente inizio alla costruzione delle case per i sinistrati ».

« L'interrogante chiede, pertanto, che — sulla base della realtà dei fatti, sottolineati opportunamente dalle giuste rimostranze dei sinistrati — si provveda senza indugio alla sistemazione richiesta, così come, del resto, ebbe a dichiarare il ministro dei lavori pubblici nella seduta del 5 settembre 1962, nel corso del dibattito sui danni provocati dal terremoto del 21 agosto in alcune zone del Mezzogiorno, riferendosi — appunto — al doloroso caso, riguardante i sinistrati di Larino: e che, inoltre, si diano le disposizioni necessarie, prima che arrivi l'inverno, per accelerare i lavori di sistemazione della parte franata, che — afferma l'esposto anzidetto — procedono lentamente.

(25485)

« AMICONI ».

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dell'interno, per sapere quali provvedimenti hanno adottato ed intendono adottare con urgenza per venire incontro ai sinistrati dell'incendio che ha distrutto gran parte dell'abitato di Santo Stefano di Aspromonte (Reggio Calabria).  
(25486) « LARUSSA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non creda di aderire alle richieste dei sindaci dei comuni di Decollatura, Carlipoli, Colosimi, Conflenti, Motta Santa Lucia, San Pietro Apostolo, Soveria Mannelli, Rogliano, i quali in una recente riunione hanno affermato la necessità che il servizio della Calabro-Lucana debba rispondere a tutte quelle garanzie giustamente reclamate dalle popolazioni interessate e, pertanto, alla piena efficienza della rete, degli impianti, del materiale rotabile e altresì del personale viaggiante, di stazione e di quello proposto al movimento; e, confermando in pieno le deliberazioni precedenti circa la statizzazione, o quanto meno, la irizzazione della Calabro-Lucana, riaffermano la necessità del ripristino del servizio, ma sotto la espressa condizione che sul piano tecnico sia assicurato dal superiore Ministero la piena efficienza della linea.  
(25487) « FODERARO, BUFFONE ».

*Interpellanza.*

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

a) quali stanziamenti straordinari siano stati disposti nell'ultimo decennio in parziale accoglimento delle giuste istanze di regioni a basso reddito come la Sardegna e la Calabria;

b) quali analoghi stanziamenti straordinari il Governo intenda finalmente promuovere in favore della negletta Lucania, affinché la resurrezione economica e sociale di tale regione non sia ulteriormente dilazionata.  
(1169) « SPADAZZI ».

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

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il ministro inte-

ressato non vi si opponga nel termine regolamentare.

GUIDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUIDI. Desidero sollecitare lo svolgimento della mia interrogazione relativa agli incarichi facoltativi dei consiglieri di Stato.

PRESIDENTE. Interesserò il Presidente del Consiglio.

**La seduta termina alle 21,5.***Ordine del giorno per le sedute di domani.*

Alle ore 9,30 e 16,30:

1. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3595) — *Relatore:* Boidi.

Istituzione dell'ente per l'energia elettrica e trasferimento ad esso delle imprese esercenti le industrie elettriche (*Urgenza*) (3906) — *Relatori:* De' Cocci, *per la maggioranza;* Alpino e Trombetta; Covelli, Preziosi Olindo e Casalnuovo; De Marzio Ernesto, *di minoranza.*

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

Sviluppo di campi di ricreazione per la gioventù e di impianti sportivi (2721);

*e delle proposte di legge:*

BARBIERI ed altri: Disciplina della costruzione dei campi sportivi (304);

CALAMO ed altri: Contributi statali per la costruzione di impianti sportivi da parte dei medi e piccoli comuni (2410);

SPADAZZI: Provvedimenti a favore della gioventù e delle attività sportive e ricreative (*Urgenza*) (2422);

— *Relatore:* Rampa.

3. — *Discussione dei disegni di legge:*

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

Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile (*Approvato dal Senato*) (2687) — *Relatore:* Piccoli.

## III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 SETTEMBRE 1962

4. — *Discussione del disegno di legge:*

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

*e della proposta di legge:*

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

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

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

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

6. — *Votazione per la nomina di:*

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

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

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

PERDONÀ: Modifiche dell'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635 e successive modificazioni, relativa alla esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale (*Urgenza*) (3162) — *Relatore:* Lombardi Giovanni;

REPOSSI ed altri: Modificazioni alle norme relative all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro nell'industria (879);

VENEGONI ed altri: Miglioramento delle prestazioni economiche dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (872);

— *Relatori:* Nucci, *per la maggioranza;* Venegoni e Bettoli, *di minoranza.*

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

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

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

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale

delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore:* Vicentini;

Sistemazione di debiti dello Stato (2066) — *Relatore:* Belotti;

Assetto della gestione dei cereali e derivati importati dall'estero per conto dello Stato (2749) — *Relatore:* Vicentini;

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

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

9. — *Discussione delle proposte di legge:*

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

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

TROMBETTA e ALPINO: Valore della merce esportata ai fini del calcolo dell'imposta sull'entrata da restituire ai sensi della legge 31 luglio 1954, n. 570 (979) — *Relatore:* Vicentini;

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

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

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

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

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

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI  
Dott. VITTORIO FALZONE