

DCLXXXV.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 18 SETTEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **BUCCIARELLI DUCCI****INDICE**

	PAG.
Congedi	33231
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 (3595)	33231
PRESIDENTE	33231
VEDOVATO	33231
CONCAS	33236
CUTTITTA	33238
SAMMARTINO	33240
BOIDI, <i>Relatore</i>	33243
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	33245
	33263, 33265
GORBERI	33264
MONTANARI SILVANO	33264

La seduta comincia alle 9,30.

CUTTITTA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 14 settembre 1962. (*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Basile, Borghese, Cassiani, Fusaro, Gonella Guido, Mello Grand e Restivo.

(*I congedi sono concessi*).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti (3595).

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

E' iscritto a parlare l'onorevole Vedovato. Ne ha facoltà.

VEDOVATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'intervento che mi accingo a svolgere ha riferimento ad una questione specifica, e sono particolarmente lieto che sia presente il sottosegretario Cappugi, fiorentino: si riferisce infatti al laccio ferroviario di Firenze.

È, questo del laccio ferroviario, un problema che interessa ad un tempo gli urbanisti e i ferrovieri e che, quindi, ha ripercussioni nei dibattiti che hanno attinenza al Ministero dei trasporti e al Ministero dei lavori pubblici. Questa connessione tra due dicasteri che già altre volte abbiamo sottolineato in questa aula si presenta di particolare rilievo perché l'abbinamento di opere di rettifica di tracciati ferroviari e di spostamento o di interrimento di essi per motivi urbanistici determina la necessità che queste opere vengano finanziate in gran parte dal Ministero dei lavori pubblici, ma anche dal Ministero dei trasporti, sullo stesso piano delle nuove costruzioni ferroviarie, in quanto il problema delle rettifiche di un tracciato o dell'interrimento della ferrovia o di uno spostamento della medesima non è meno importante della costruzione di nuovi tronchi e costituisce opera pubblica per la valorizzazione e la rivalutazione del patrimonio ferroviario nazionale, al pari delle opere di potenziamento della viabilità ordinaria.

Del resto, nella pregevole relazione del collega Boidi, un capitolo è dedicato specificatamente a questo aspetto. Ed è un dato estremamente rivelatore per tutti noi il constatare come dal 1944-45 al 1960-61 gli investimenti patrimoniali delle ferrovie dello Stato siano stati di notevole consistenza, avendo raggiunto in totale 960.290,8 milioni di lire, con riferimento al potenziamento ed all'ammmodernamento delle linee più importanti,

alle rettifiche dei tracciati ed al miglioramento degli impianti e delle strutture.

Il problema del laccio ferroviario di Firenze, di quella linea cioè da cui Firenze, per dirla con Dante, « è partita in due », è stato affrontato, discusso e studiato niente meno che dal 1900. Si può dire che non v'è stata legislatura e che non v'è stata amministrazione comunale o provinciale di Firenze che non abbia deliberato o affrontato la questione, che, lungo il cammino, ha reclamato una risoluzione sempre più urgente, sia a causa del moltiplicarsi delle comunicazioni, sia a causa dello sviluppo urbanistico della città.

Ed invero il traffico cittadino e lo sviluppo della città hanno trovato gravi limitazioni nella presenza di passaggi a livello e di cavalcavia di insufficiente altezza creati dalla contemporanea esistenza, nella zona di cui trattasi, della ferrovia Firenze-Faenza e dei relativi raccordi con la stazione di Campo di Marte.

È sufficiente gettare uno sguardo sulla carta topografica della città del giglio per rendersi conto di quanto essa possa essere ostacolata nella sua libertà di traffico interno e quanto gravi inconvenienti determini soprattutto l'esistenza di tutta l'attrezzatura ferroviaria dello scalo di Campo di Marte, ove le due zone est ed ovest della città sono collegate solo da qualche passerella pedonale.

Le soluzioni che nel passato sono state ventilate per risolvere il problema e per ottenere il risultato desiderato sono state varie. Una prima soluzione prevedeva lo spostamento dell'intero laccio ferroviario verso la collina, con una galleria in curva sotto Fiesole per circa 8 chilometri. Questo piano, studiato dal Ministero dei lavori pubblici nell'anteguerra, ha incontrato notevoli difficoltà e dal punto di vista finanziario e da quello urbanistico: dal punto di vista finanziario, per l'ingente spesa da sopportare; dal punto di vista urbanistico, per le notevoli opposizioni da parte della sovrintendenza ai monumenti che interpose il proprio veto alla escavazione della galleria di Coverciano. Anche il Ministero dei trasporti, successivamente e precisamente nel 1956, si dichiarò sfavorevole, comportando la soluzione proposta la soppressione degli impianti merci e viaggiatori della stazione di Firenze Campo di Marte da sostituirsi con altri decentrati a circa 3 chilometri verso est.

Una seconda soluzione contemplava l'incassamento dei binari nel tratto di Rovezzano-

via dello Statuto presso la stazione di Santa Maria Novella con interrimento totale della stazione di Campo di Marte, destinata a divenire una semplice stazione di transito per viaggiatori, e con la soppressione dello scalo merci attuale che avrebbe dovuto essere spostato nella zona di Novoli presso Sesto Fiorentino, unitamente ai servizi ferroviari (officine, raccordi, depositi, fabbricati, ecc.) di Porta al Prato che avrebbero pure dovuto essere allontanati dalla città. Per questa soluzione, avanzata dal comune di Firenze, dalla camera di commercio, dall'amministrazione provinciale e da altri enti economici, era stata preventivata dal comune una spesa dell'ordine di circa lire 25 miliardi, e comprendeva, in particolare, lo spostamento dello scalo merci di Campo di Marte a Sesto Fiorentino; l'abbassamento della linea di corsa Roma-Firenze Santa Maria Novella da San Salvi a via dello Statuto con abbassamento della stazione di Campo di Marte e della cintura ferroviaria e relativi raccordi, con abolizione di tutti i passaggi a livello, del cavalcavia delle Cure e degli insufficienti sottopassaggi; e lo spostamento delle officine di trazione e dello scalo relativo con le attrezzature da Porta al Prato a Novoli. Con ciò sarebbero state rese facili e dirette le comunicazioni tra le varie parti della città e sarebbero state rese libere per essere restituite a Firenze vastissime aree che avrebbero così potuto assorbire le iniziative di carattere edilizio ed urbanistico assai intense per il crescente sviluppo della città medesima.

Anche questa seconda soluzione non ebbe seguito a causa della elevata spesa necessaria, per cui non fu approfondita nei suoi dettagli. Contribuì a far naufragare la proposta anche una serie di difficoltà fatte presenti dal Ministero dei trasporti il quale, pur avendo incluso nel programma generale di riforma delle opere ferroviarie in tutta Italia anche il problema di Firenze, aveva fatto conoscere che esse si sarebbero potute eseguire soltanto per gradi ed in ordine di urgenza.

Nel marzo 1955, a seguito di sopralluogo effettuato in Firenze dall'allora ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita, si arrivò ad una terza soluzione, detta « minima », la quale aveva il vantaggio, partendo sempre dal presupposto dell'incassamento della linea ferroviaria, di non pregiudicare la seconda soluzione, nel senso che raccorciava il percorso di incassamento alla tratta Campo di Marte-stazione centrale, lasciando integro, almeno in un primo tempo, lo scalo merci di Campo di Marte. In quella occasione il mini-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

stro Romita si dichiarò propenso ad esaminare la possibilità di finanziare la soluzione proposta con i fondi del proprio Ministero, portando la questione in campo urbanistico. Il provveditorato regionale delle opere pubbliche per la Toscana, il locale compartimento delle ferrovie dello Stato e gli uffici tecnici del comune elaborarono conseguentemente un progetto: perizia lire 5 miliardi (4 miliardi e 400 milioni per lavori di incassamento, 600 milioni per cavalcavia dell'Affrico e spese minori e complementari) con l'aggiunta di altri 200-500 milioni a seconda della soluzione da adottare per l'attraversamento del torrente Mugnone, sottopassato con tre gallerie subalvee.

L'unanime favore che incontrò la soluzione: « abbassamento della linea da Campo di Marte a via dello Statuto », trovò eco nel consiglio comunale di Firenze che, nell'adunanza del 3 aprile 1956, « premesso che a seguito dei voti e delle sollecitazioni fatte dall'amministrazione comunale alle superiori autorità centrali, il Ministero dei lavori pubblici ha riconosciuto la necessità di risolvere il problema dell'attraversamento ferroviario, che da decenni affligge la città di Firenze ostacolando soluzioni di importanti problemi urbanistici ed edilizi, e in particolare del traffico fra la periferia ed il centro urbano; vista la propria deliberazione in data 28 marzo 1955, n. 913/69 C, divenuta esecutiva a termini di legge, con la quale si esprimeva il consenso unanime dell'amministrazione alla lodevole e importante iniziativa intrapresa dal provveditorato alle opere pubbliche per la Toscana circa l'abbassamento della linea ferroviaria del Ponte del Pino e via dello Statuto, e la costruzione di un cavalcavia nel viale Edmondo De Amicis; vista la lettera del provveditorato alle opere pubbliche per la Toscana in data 10 giugno 1955, n. 23436, con la quale si chiedeva al comune un progetto di massima per l'abbassamento del piano del ferro nel tratto sopra indicato, progetto da redigere in comune accordo con l'amministrazione delle ferrovie dello Stato di Firenze; considerato che, in osservanza alle disposizioni sopra impartite dal provveditore alle opere pubbliche, la sezione lavori delle ferrovie dello Stato di Firenze, previ accordi con l'amministrazione comunale, ha compilato un progetto che presenta tutte le caratteristiche atte ad eliminare i maggiori inconvenienti rappresentati dalla attuale sede ferroviaria, e quindi può senz'altro essere adottata da questo comune per iniziare le necessarie procedure per il finanziamento e l'esecuzione delle opere da parte del

Ministero dei lavori pubblici, delibera alla unanimità:

1°) di approvare, per quanto di competenza, il progetto che sullo schema precedentemente compilato dal provveditorato alle opere pubbliche per la Toscana, è stato redatto dalla sezione lavori delle ferrovie dello Stato in accordo con l'ufficio tecnico di questo comune, per l'incassamento della linea ferroviaria nel tratto via dello Statuto-zona del Romito sino al cavalcavia del Pino, ivi compreso l'abbassamento della linea ferroviaria per Faenza e la costruzione del cavalcavia sull'Affrico, per un importo di cinque miliardi;

2°) di far voti perché all'esecuzione dell'opera si provveda da parte dei competenti Ministeri mediante finanziamenti speciali ».

Si attendeva da parte di tutti che questo progetto, elaborato su direttiva del provveditorato alle opere pubbliche, dalla sezione lavori del compartimento ferroviario di Firenze, avrebbe avuto una qualche realizzazione, ma la pratica si arenò di nuovo. E intanto all'orizzonte si presentavano dei problemi che richiedevano proprio una sollecita risoluzione del problema ferroviario.

Quali siano questi problemi è facile immaginare. Innanzitutto è da sottolineare il fatto che nella zona nord di Firenze si è avuto in questi ultimi tempi un grande sviluppo urbanistico; e questa espansione edilizia che si è verificata verso la collina di Fiesole e a Settignano, intorno al nuovo centro di Campo di Marte e al complesso di attrezzature sportive che ivi sono sorte. Il crescente traffico automobilistico ha raggiunto cifre, registrate attentamente ai fini della valutazione del problema che indichiamo, che non possono non impressionare. Vi sono ben sette passaggi a livello a Firenze, appunto per la esistenza del laccio; e i 233 treni che passano su questa linea incrociano a terra con 8-9 mila macchine che transitano lungo questi passaggi a livello.

Vi è poi da aggiungere l'ultimo avvenimento di eccezionale importanza a tutti i fini, che è rappresentando dal convergere verso Firenze di tutto il traffico del nord lungo l'« autostrada del sole » e di quello proveniente dall'autostrada Firenze-Mare, recentemente raddoppiata, senza trascurare che proprio verso la parte orientale sta per sorgere un centro di particolare importanza dal punto di vista urbanistico, che è la città satellite di Sorgane.

Tutti questi motivi che negli ultimi tempi hanno indicato l'urgenza dell'opera in questione, hanno trovato interpreti anche in quest'aula. E qui credo che sia opportuno ricor-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

dare come, fin dal 1954 da parte di alcuni deputati (ed io avevo il piacere e l'onore di essere fra questi) fu presentata una proposta di legge intesa a risolvere, con altri problemi urgenti della città di Firenze, anche il problema ferroviario. Nella relazione alla proposta di legge di iniziativa dei deputati Capugli, Vedovato, Foresi e Diecidue, annunciata il 30 novembre 1954 si legge infatti fra l'altro: « Si tratta del trasferimento delle carceri, di caserme, di impianti militari ed in modo particolare del trasferimento di parte degli impianti ferroviari che, costruiti un tempo ai margini della zona urbana, si trovano oggi incorporati nell'abitato, così che le linee che li congiungono dividono, come una barriera mal superabile, la città in due parti, paralizzandone lo sviluppo; e ciò quando il loro interrimento — da tempo studiato e progettato — può essere realizzato (quanto meno per la maggior parte) attraverso il guadagno che lo Stato » (e siamo pienamente in sintonia) « effettuerà a mezzo del realizzo delle aree fabbricative che risulteranno disponibili ».

Successivamente, da parte si può dire di tutti i parlamentari della circoscrizione, furono rivolte sollecitazioni, in ogni occasione di discussione dei bilanci dei trasporti e dei lavori pubblici. Ed io, per mantenermi nel campo dei trasporti, vorrei limitarmi semplicemente a ricordare un ordine del giorno da me presentato nella discussione del bilancio di questo Ministero; tale ordine del giorno che, posto ai voti, fu approvato, sia pure sotto forma di raccomandazione, da parte del Governo suonava così:

« La Camera, considerato che il tracciato della linea ferroviaria Roma-Firenze, costruito un tempo ai margini della zona urbana, penetra oggi, per servire le stazioni di Firenze-Santa Maria Novella e Firenze-Campo di Marte, nell'interno della città, tagliandola in due parti, con i gravissimi inconvenienti che ne derivano, accentuati in modo impressionante in seguito alla grande espansione edilizia verso le colline di Fiesole e di Settignano;

« tenuto presente che la soluzione di questo problema, chiamato « il laccio ferroviario » di Firenze, fu studiata già nei primi del 1900, fu sollecitata nel 1923, fu risolta nel 1938 e ha dato luogo ininterrottamente, dal 1945 in poi alla formulazione di elaborati studi e progetti, la cui auspicata sollecitazione ha concorso a ritardare l'effettuazione di altre opere che, quali l'apertura di sottopassaggi pedonali o di cavalcavia, avrebbero potuto comunque rendere meno difficili

le comunicazioni tra la periferia settentrionale ed il centro cittadino;

« ricordato che durante la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1956-57, ha votato, approvandolo, un ordine del giorno inteso ad ottenere una risoluzione del problema in questione;

« invita il Governo a voler adottare le misure necessarie perché venga effettuato, con la massima sollecitudine, l'interrimento della linea ferroviaria compresa tra via dello Statuto ed il cavalcavia del Pino; soluzione, questa dell'interrimento, che, tra le varie fino ad oggi studiate e progettate, sembra al provveditorato toscano delle opere pubbliche, d'accordo con la direzione compartimentale delle ferrovie di Firenze, nonché all'amministrazione comunale, la più idonea a dare un soddisfacente inizio alla risoluzione del grave problema, in quanto gli impianti della stazione di Firenze-Campo di Marte rimarranno inalterati e la nuova linea verrà a svilupparsi per la massima parte in galleria, rendendo quindi disponibili aree fabbricative il cui valore permetterebbe di ridurre sensibilmente l'onere di esecuzione dei lavori di interrimento;

« e, qualora si preferisca una soluzione più radicale, a voler prendere in seria considerazione le altre soluzioni del problema da anni prospettate dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato, e da altri enti pubblici o da privati studiosi, quali: l'interrimento della linea compresa tra via dello scalo merci Firenze Campo di Marte, la cui stazione verrebbe ridotta ad una semplice fermata viaggiatori sotterranea; oppure lo spostamento della linea ferroviaria e relativi raccordi interessanti la città di Firenze a nord-est della città stessa, con spostamento nella zona Sant'Andrea a Rovezzano della stazione di Firenze Campo di Marte ».

E qui potremmo ricordare ancora altre sollecitazioni effettuate nel tempo.

Il piano regolatore generale di Firenze, approvato dal commissario prefettizio il 27 maggio 1958 e dalla giunta provinciale amministrativa il 6 agosto dello stesso anno, nel contemplare i problemi edilizi, di grande e piccola viabilità, per un periodo intorno ai prossimi 50 anni, risolveva il problema di cui disputiamo proponendo l'interrimento di tutto il piano di ferro del grande arco costituito dalla fascia di binari ferroviari che chiude a nord Firenze e di utilizzare l'area risultante disponibile per la costruzione di un grande viale di scorrimento che colleghi il nodo di raccordo della Firenze-mare-« autostrada del

sole » con le strade statali a nord di Firenze e l'Aretina.

Il 22 ottobre 1958 i colleghi Barbieri, Cerreti, Dami, Mazzoni, Seroni, Vestri ed altri presentavano alla Camera una proposta di legge sull'interramento dei binari ferroviari a Firenze, facendo presente, nella relazione, che la soluzione della « deviazione del tronco della ferrovia Firenze-Arezzo sotto la collina di Fiesole e del trasferimento della stazione di Campo di Marte in altra località » era stata definitivamente scartata perché non idonea a risolvere convenientemente i problemi urbanistici collegati a quelli ferroviari, senza parlare del grave danno economico che un tale spostamento avrebbe causato a tutto il mondo commerciale che vive intorno alla stazione attuale.

E credo che ci si possa fermare in questi ricordi, giacché le argomentazioni addotte in tutto quanto siamo andati dicendo fino adesso, sono tali da suffragare pienamente la tesi di coloro che sostengono che l'interramento della ferrovia, sia pure parziale, è una esigenza per cui vi è esigenza di rapida attuazione, soprattutto quando tale interrimento non pregiudica, come già detto, soluzioni più radicali.

Questo risultato si sarebbe potuto indubbiamente raggiungere, quando, nelle attese, sono state prospettate altre soluzioni. O, per meglio dire, si è riaffacciata l'idea, della quale hanno parlato i giornali fiorentini e che dovrebbe trovar posto nel nuovo piano regolatore generale, di spostare a monte la ferrovia, senza ledere od ostacolare, nella fase di spostamento, l'esercizio attuale della attività ferroviaria, dato che le opere da realizzare sarebbero a due-tre chilometri distanti dall'attuale sede del laccio ferroviario.

Quest'ultima proposta ha sollevato alcune obiezioni che hanno riferimento sia a quanto attiene al servizio viaggiatori, sia a quanto attiene al servizio merci, e ha provocato, come spesso succede in questi casi, la presentazione o il suggerimento di altre soluzioni.

Per quanto riguarda il servizio viaggiatori, è stato fatto notare che ben difficilmente la nuova stazione di Coverciano potrebbe soddisfare le esigenze del traffico attualmente assolte da Campo di Marte, cioè da uno scalo utilizzato da masse ingenti di lavoratori che vi affluiscono dal Valdarno e dalla val di Sieve, anche per la considerazione che il nuovo impianto si verrebbe a trovare a circa tre chilometri ad est della stazione attuale, costringendo queste masse a trasbordare su altri mezzi di comunicazione per andare al posto

di lavoro. Anche ipotizzando un efficiente sistema stradale e di servizi urbani, c'è da prevedere pur sempre la conseguenza, urbanisticamente non felice, di dover aumentare notevolmente il traffico veicoli pesanti nella città: traffico che già attualmente ha una velocità commerciale bassissima, destinata a diminuire ancora in avvenire. L'installazione poi a Coverciano di uno scalo merci, oltre a vedere riaffiorare le opposizioni già a suo tempo espresse dalla sovrintendenza ai monumenti, non consente un'ulteriore espansione urbanistica di un qualche rilievo in quella zona.

L'ultima soluzione prospettata arriva, sempre senza mettere in discussione l'esigenza di eliminare il laccio ferroviario, persino a concepire che si possa sopraelevare con un viadotto la linea ferroviaria, mantenendone inalterato il tracciato e arrivando ad altri accorgimenti per la più volte prospettata strada di scorrimento: soluzione che non può non trovarci nettamente contrari perché deturperebbe completamente la bellezza della città e lederebbe l'interesse alla salvaguardia del patrimonio artistico fiorentino e di molti altri aspetti della vita di Firenze.

In questo alternarsi di vicende, nel desiderio di voler conciliare il possibile col più auspicabilmente realizzabile dal punto di vista ideale, e nel desiderio altresì di non compromettere soluzioni da poter realizzare in un secondo tempo, si arriva alla conclusione che, tutto considerato (e le ferrovie dello Stato hanno già fatto studi approfonditi a questo riguardo), più rispondente alle esigenze di oggi e di domani è quella dell'interramento della strada ferrata a partire da Campo di Marte fino a Santa Maria Novella, con la prospettiva di procedere in un secondo tempo all'interramento della parte oltre Campo di Marte con il conseguente spostamento del parco merci in altre zone della città.

Concludo richiamando l'attenzione sulla urgenza del problema anche in vista di una conferenza sui servizi che sarà tenuta a Firenze da parte degli organi responsabili di quel compartimento e dell'amministrazione centrale per esaminare attentamente la questione e individuare la soluzione idonea, sollecitando anche l'interessamento dei dicasteri del tesoro e dei lavori pubblici.

Mi sembra che valga la pena di impegnare ogni sforzo per il raggiungimento dell'obiettivo finale. E ciò per due motivi: l'uno di carattere urbanistico e l'altro di carattere economico. Quest'ultimo è stato messo in evidenza dalla relazione Boidi quando dice che, alla luce dell'esperienza fatta, nessun investimen-

to appare tanto consigliabile e tanto indifferibile quanto quello relativo al potenziamento della linea, tenuto presente il precipuo fine di una sana politica dei trasporti in Italia. Per quanto riguarda il motivo urbanistico, mi è gradito affermare che la struttura di una città deve garantire la tutela degli interessi collettivi nonché l'aderenza con la storia del suo passato e con la vita presente; deve altresì rispondere alle esigenze materiali e spirituali dell'uomo. (*Applausi — Congratulazioni*).

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

CONCAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento si limiterà a prospettare sinteticamente, per conoscere l'orientamento del Governo al riguardo, alcuni problemi della politica dei trasporti aventi carattere di attualità e di immediatezza.

Per stare, dunque, all'attualità è d'obbligo partire dalla constatazione di alcuni risultati indubbiamente positivi raggiunti dalla nuova maggioranza parlamentare e da questo Governo, attraverso l'avvenuta approvazione e l'avvenuto inizio di esecuzione del noto piano decennale di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, attraverso l'iniziata procedura per il riscatto delle ferrovie calabro-lucane e attraverso l'impegno, assunto a suo tempo e mantenuto dal Governo, di non dare in concessione a privati i servizi di linea sulle autostrade, in attesa che il provvedimento sulla disciplina delle autolinee venisse in discussione alla Camera.

Ora mi sembra, pertanto, giusto riconoscere a questo Governo quanto meno il merito di essere stato il primo di tutti i governi che si sono succeduti in questo dopoguerra a mettere in moto un indirizzo nuovo nella politica dei trasporti. Il primo risultato positivo sta nell'approvazione del piano decennale, così come è stato modificato, e che ha implicato una vera e propria scelta politica nel settore dei trasporti. Il collega Riccardo Lombardi, nel discorso pronunziato in quest'aula nella seduta del 27 marzo 1962, ebbe infatti a far presente che, nell'eventualità che il Governo avesse accettato un impegno di 1500 miliardi per il piano di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, ciò solo stava a significare che esso aveva operato una scelta di una nuova politica economica, scelta che andava al di là di questa occasione, perché implicava una scelta di priorità per i servizi pubblici che interrompeva e invertiva una tradizione oposta.

L'aspetto positivo di tale realizzazione sta non soltanto nei criteri di impostazione e nell'entità del finanziamento del piano, ma anche nei primi provvedimenti esecutivi prontamente deliberati dal Ministero dei trasporti e già passati alla fase di attuazione. In sostanza il piano, se nella sua esecuzione si rispetteranno rigorosamente le priorità tassativamente stabilite dalla legge, apre la prospettiva di un sostanziale ammodernamento « a medio termine » della rete ferroviaria, prospettiva certamente migliorata dal fatto che al primo stanziamento quinquennale farà seguito il secondo stanziamento per l'ammontare minimo di 700 miliardi, al quale la legge recentemente approvata già fa esplicito riferimento.

Dato atto di questa prima realizzazione e della buona volontà e della prontezza con la quale l'esecutivo si è accinto a far seguito alle deliberazioni del Parlamento, la domanda che noi oggi poniamo al Governo e al ministro è se l'esecuzione del piano basterà di per se stessa a risanare stabilmente, in senso tecnico ed economico, la rete ferroviaria.

Non credo che a questa domanda si possa dare una risposta affermativa. Del resto, taluni degli stessi disegni di legge pendenti — come, ad esempio, quello per la riforma dell'azienda ferroviaria presentato alla Camera e l'altro per l'assestamento del bilancio ferroviario, giacente al Senato — dimostrano che occorre realizzare altre iniziative per stabilizzare la situazione tecnica ed economica delle ferrovie ad un livello migliore dell'attuale.

A proposito della sistemazione finanziaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, occorre fare un discorso un po' complesso per individuare, se possibile, le soluzioni alle quali è necessario pervenire, se non in sede di discussione di questo bilancio, comunque nello scorcio che resta di questa legislatura, tenendo presenti alcuni fatti nuovi ai quali dobbiamo fare riferimento.

Prendendo le mosse dallo stato di previsione in esame e nei confronti del quale sono già intervenuti fattori di variazione delle previsioni, ci troviamo dinanzi ad una situazione per cui occorre prevedere l'aumento « secco » del bilancio delle ferrovie per i seguenti importi e per le seguenti voci: in primo luogo un aumento di 4 miliardi circa in applicazione dell'articolo 10 della legge sul piano quinquennale che dispone la assegnazione alle manutenzioni e ai rinnovi degli impianti e dei mezzi dell'esercizio, rispettivamente,

non meno del 20 e del 10 per cento dei prodotti del traffico. L'applicazione di questa norma comporta appunto che le assegnazioni previste dalle previsioni attuali siano aumentate della citata cifra di 14 miliardi.

In secondo luogo un aumento di 4 miliardi e 300 milioni circa per l'aumentata indennità integrativa speciale recentemente approvata a favore dei ferrovieri. In terzo luogo, un altro aumento di 5 miliardi e mezzo per l'avvenuta erogazione dell'*una tantum* in conseguenza delle note recenti trattative tra il Governo e i sindacati dei ferrovieri.

Si tratta, dunque, onorevoli colleghi, di una complessiva maggiore previsione di spesa di circa 24 miliardi sui quali il Governo ci deve dire il suo parere. È chiaro che non potendo reperire la copertura della spesa attraverso l'impiego di maggiori proventi derivanti all'azienda dalla sua normale gestione, non abbiamo che questa alternativa: o non provvedere l'azienda dei maggiori mezzi finanziari di cui abbiamo parlato, ed allora bisognerà trovare disponibilità in qualche altro capitolo di bilancio, con il risultato, come negli anni passati, di una massiccia riduzione degli stanziamenti per le manutenzioni e i rinnovi, oppure dare all'azienda, con apposita nota di variazioni, i mezzi relativi da porre a carico del Tesoro.

Su questo dilemma attendiamo di conoscere gli orientamenti del Governo. Noi socialisti desidereremmo che i mezzi venissero messi a disposizione, logicamente, dal Tesoro.

I rilievi sin qui fatti riguardano naturalmente il problema immediato, e cioè lo stato di previsione per l'esercizio appena iniziato. Esistono altri rilievi, però, che concernono al tempo stesso problemi immediati e mediati e cioè sostanzialmente l'assetto dei rapporti fra la azienda ferroviaria e il Ministero del tesoro. A questo proposito è noto alla Camera che giace presso il Senato un disegno di legge avente proprio il compito di dare una sistemazione definitiva a tali rapporti.

Questo disegno di legge contempla il rimborso annuo forfettario da parte del Tesoro a favore delle ferrovie, della cifra complessiva di 109 miliardi di cui, 50, come contributo al disavanzo del fondo pensioni e, 59, come rimborsi forfettizzati degli oneri cosiddetti sociali derivanti principalmente dall'esercizio di linee a scarso traffico e dalla esecuzione di trasporti gratuiti o sotto costo.

A questi 109 miliardi previsti dal disegno di legge citato sono poi da aggiungere 20 miliardi circa derivanti dall'applicazione del-

l'articolo 7 della legge sul piano degli 800 miliardi, il quale obbliga il Tesoro a rimborsare alle ferrovie le rate di ammortamento in esecuzione del piano degli 800 miliardi, nonché i mutui contratti in precedenza in applicazione di specifiche autorizzazioni di legge.

Siamo così dinanzi ad una forfettizzazione di concorso da parte del Tesoro di 129 miliardi, in via immediata soggetti agli aumenti derivanti dall'iscrizione in bilancio delle rate di ammortamento delle *tranches* di prestiti sugli 800 miliardi che l'azienda andrà via via ad assumere. Ora, mi chiedo se la forfettizzazione della citata cifra di 129 miliardi corrisponda al giusto. A me pare che a questa domanda si debba dare risposta negativa. Anzitutto perché nel 1961-62 i rimborsi corrisposti dal Tesoro furono non di 129 ma di 133 miliardi. In secondo luogo perché la forfettizzazione in 50 miliardi del contributo a copertura del disavanzo del fondo pensioni, è del tutto inadeguata alle necessità, e soprattutto sproporzionata al contributo che lo Stato deve, tenuto conto delle ragioni extraziendali che hanno determinato la vistosa entità del disavanzo del fondo, che è oggi dell'ordine di 85 miliardi circa.

Per concludere su questo argomento, sembra fuori discussione che il disegno di legge debba essere celermente approvato, ma anche che debba essere correlativamente emendato, in modo da proporzionare meglio i rimborsi a carico del Tesoro. È proprio la modifica di quel disegno di legge che potrebbe rappresentare la sede idonea per risolvere anche i problemi sollevati e riguardanti il bilancio 1962-63, tanto più che il disegno di legge al quale ci riferiamo, pendente dinanzi al Senato, dovrebbe cominciare ad avere attuazione proprio dall'esercizio 1962-63.

A queste domande che ci siamo permessi di avanzare in questa sede, attendiamo dal Governo adeguate risposte.

Il secondo risultato positivo raggiunto dall'attuale maggioranza parlamentare è dato dal fatto che si è iniziata la procedura per il riscatto delle ferrovie calabro-lucane; e non basta certo affermare che a questa conclusione si è giunti in forza di una tragedia che è costata la vita a tante persone ed ha commosso l'opinione pubblica, per cercare di fare apparire meno positivo il risultato raggiunto. Il risultato è e resta positivo!

L'accettazione dell'ordine del giorno a firma del collega Mancini ed altri deputati socialisti e le dichiarazioni del ministro Matarella circa l'approvazione del relativo de-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

creto da parte del Consiglio dei ministri, vengono da noi accolte con viva soddisfazione. Non ho motivo, pertanto, per tralasciare in toto in conto capitale dei mutui da contrarre questa sede di prendere atto che l'impegno assunto dal Governo a suo tempo, in base a quell'ordine del giorno approvato unanimemente dalla Camera, è stato mantenuto. Non è questa una cosa da niente, se si pensa alle promesse che solitamente i ministri hanno fatto per il passato; se si pensa ai vari impegni che i governi hanno assunto in varie occasioni, e che sono rimasti sempre lettera morta!

Nostra preoccupazione, ora, è quella di vedere accompagnata al riscatto una politica di ammodernamento delle ferrovie calabro-lucane, inserita in una nuova politica di coordinamento di tutto il settore dei trasporti in quelle zone depresse dell'Italia meridionale. È inutile ricordare l'impegno che noi del gruppo socialista abbiamo da anni messo nel rappresentare al paese l'evidente esigenza prioritaria di una sistemazione organica delle ferrovie e di un coordinamento di tutti i trasporti, tutto ciò visto come componente essenziale di una politica di sviluppo equilibrato, specie nelle regioni sottosviluppate e depresse.

Prendiamo atto pertanto della volontà politica del Governo per quanto riguarda le ferrovie calabro-lucane, nella certezza che ormai la soluzione di tutto il problema delle ferrovie concesse non potrà più a lungo essere procrastinata. Non è più possibile infatti andare avanti con la politica dei contributi e dei sussidi, che nulla conclude, anzi che aggrava sempre più una già critica situazione esistente!

L'altro risultato positivo riguarda l'impegno, assunto a suo tempo dal Governo e mantenuto, di non dare in concessione a privati i servizi di linea sulle autostrade, in attesa che il provvedimento sulla disciplina delle autolinee venga in discussione alla Camera.

Il nostro pensiero in proposito è noto e il signor ministro lo conosce: quello di riservare, cioè, allo Stato o agli enti pubblici la gestione dei servizi di linea sulle autostrade; oltre, ben si intende, i servizi sostitutivi e integrativi su strada delle linee ferroviarie da chiudere, laddove le accertate condizioni di antieconomicità, non compensate dal valore sociale dei servizi, lo consigliano. Sappiamo che tutta questa materia non è oggi in discussione, in quanto si trova disciplinata nel disegno di legge riguardante le conces-

sioni delle autolinee; disegno di legge che, così come è redatto, non può essere da noi accolto e che dovrà, pertanto, essere profondamente e sostanzialmente emendato perché non fa che cristallizzare una situazione che non possiamo assolutamente accettare.

D'altra parte che senso avrebbe un piano decennale di ammodernamento delle ferrovie dello Stato che costa 1500 miliardi, se non si eliminano i problemi della concorrenza delle autolinee e non si affidano all'azienda di Stato compiti di propulsione e di coordinamento in tutto il settore dei trasporti terrestri?

Ma, come dicevo sopra, non è questo il tema del giorno. Se anche su questo problema l'onorevole ministro nella sua replica mi vorrà dare una risposta, io sarò più che soddisfatto. A noi interessa che il Governo oggi riconfermi in questa sede i suoi impegni e che ci riassicuri in proposito. La riconferma dell'impegno starà a dimostrare la volontà dell'attuale maggioranza parlamentare di portare avanti una politica nuova dei trasporti, che, sanando vecchi errori e tralasciando vecchie impostazioni, punti decisamente sullo sviluppo sociale del nostro paese. (*Applausi a sinistra*).

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

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, farò alcune brevissime considerazioni circa il servizio ferroviario. La prima riguarda il raddoppio del binario da Roma a Reggio Calabria. Mi si risponderà che questo è nel programma del Governo e che già si lavora. Sappiamo questo, ma vorrei fare osservare che questi lavori progrediscono molto a rilento e non so quanti anni occorreranno per avere il doppio binario da Roma a Reggio Calabria.

Vorrei fare inoltre una osservazione di carattere tecnico: non basta raddoppiare la linea nell'attuale tracciato; se si vuole guadagnare in velocità su questa linea di grande comunicazione, in occasione del raddoppio, bisogna modificare opportunamente il tracciato, là dove esistono curve a piccolo raggio.

È bene ricordare che oggi per compiere il viaggio Roma-Palermo si impiega un tempo veramente eccessivo, specie quando lo si raffronti a quello che si impiega nel viaggio Roma-Milano. Da Roma a Villa San Giovanni vi sono 674 chilometri che il treno cosiddetto rapido, di cui parlerò, impiega ben 9 ore e 40 minuti a percorrere; da Messina a Palermo (chilometri 232) si impiegano 4 ore e 20 minuti. In sintesi, mentre il viaggio Roma-Palermo si effettua ad una velocità che

non raggiunge i 60 chilometri all'ora, quello Roma-Milano si compie ad oltre 100 chilometri!

Il confronto dimostra che il problema delle comunicazioni ferroviarie da Roma con la Sicilia merita di essere affrontato e risolto con generosità e larghezza di vedute, sia per lo sviluppo turistico dell'isola e sia anche per facilitare l'esportazione dei suoi prodotti ortofrutticoli.

Abbiamo una situazione penosa per quanto concerne la spedizione dei nostri prodotti ortofrutticoli verso il nord d'Italia e verso il centro Europa. È noto che si tratta di prodotti molto pregiati e ricercati, che agevolano sensibilmente l'equilibrio della bilancia commerciale. Bisogna però vincere la concorrenza di altri paesi che in fatto di trasporti di merci sono più attrezzati di noi, cioè fanno giungere in Germania, in Belgio, in Olanda i loro prodotti ortofrutticoli in migliori condizioni. Da noi, invece, i vagoni carichi di ortaggi ed agrumi che partono dalla Sicilia impiegano troppi giorni per giungere fino a Milano e nel centro Europa, sicché spesso la merce giunge a destinazione avariata in gran parte.

Speriamo che i molti miliardi previsti per il piano di ammodernamento delle ferrovie servano anche a migliorare le attrezzature, specie nel campo dei trasporti frigoriferi. Ci auguriamo anche che presto il doppio binario sulla linea Reggio Calabria-Roma diventi una realtà, per fare in modo che i nostri prodotti possano giungere nei paesi europei che li importano nel volgere di due giorni.

Un'altra osservazione riguarda il problema dei cosiddetti treni rapidi. Vorrei chiedere all'onorevole ministro perché sulla linea Roma-Trieste o Roma-Milano si hanno ottimi treni rapidi, con posti numerati, eccellente servizio di ristorante ed aria condizionata, mentre ciò non avviene anche sulla linea Roma-Palermo? Siamo proprio dimenticati da Dio, che si è fermato a Eboli, noi della Sicilia? Non potremmo aspirare anche noi ad avere una coppia di treni giornalieri di questo genere? Spero che non vi siano difficoltà di ordine tecnico, ma altri motivi che possano essere superati, per vedere funzionare anche per la Sicilia questi rapidi e confortevoli trasporti ferroviari.

Un altro argomento è quello delle tariffe per il trasporto delle autovetture sulle navitraghetto che fanno la spola nello stretto di Messina. Sono arrivate lamentele dagli enti turistici di Villa San Giovanni, di Reggio Calabria e di Messina per l'eccessivo onere di queste tariffe: per una piccola vettura si pa-

gano 1.800 lire, per una vettura media 2.300 lire. Quasi mille lire per chilometro di percorrenza marittima! Mi sembra una tariffa troppo pesante. Il trasporto sulla nave-traghetto dovrebbe essere una continuazione del viaggio stradale. Sarebbe perciò opportuno che lo Stato agevolasse il più possibile gli automobilisti adottando tariffe minime. Anche ciò recherebbe vantaggio al turismo.

In tema di riduzioni ferroviarie, mi rendo qui portavoce dei pensionati, di queste povere creature dimenticate dallo Stato. Sono le cosiddette « foglie morte », come ebbe a definirle una volta l'onorevole De Gasperi, con frase felice ed infelice ad un tempo, perché indica efficacemente l'abbandono in cui lo Stato lascia questi suoi vecchi e benemeriti servitori, ormai diventati inutili!

I pensionati dello Stato lamentano la ingiusta sperequazione in materia di riduzioni ferroviarie tra il personale in attività di servizio e quello in quiescenza, sperequazione che, purtroppo, accompagna e sottolinea quella assai più grave che si perpetua a loro danno in materia di trattamento economico, per la eccessiva riduzione dei loro assegni al momento in cui lasciano il servizio attivo. Ciò perché la pensione non viene calcolata sulla base della retribuzione globale, costituita per metà di stipendio e per metà da indennità varie, ma sulla base del solo stipendio.

Perché non lasciare a questi benemeriti servitori dello Stato la possibilità di continuare a viaggiare come prima, pagando, in misura ridotta, il loro biglietto di viaggio? Il disavanzo economico delle ferrovie non è determinato da chi viaggia a riduzione ma da chi viaggia senza pagare. Mi permetto pertanto di raccomandare all'onorevole ministro di voler accogliere questa mia richiesta, che, senza essere un aggravio per le ferrovie, rappresenterebbe un atto di giustizia verso una categoria profondamente ferita ed umiliata dal vergognoso trattamento economico che riceve dallo Stato.

Chiudo passando ad altro argomento, l'Ente autotrasporti merci. È uno di quegli enti che sopravvivono come un ricordo della guerra, un elemento archeologico, nato con un decreto del 19 luglio 1946. Allora le ferrovie erano veramente in crisi: i bombardamenti ne avevano ridotto di molto l'efficienza, per cui si era reso necessario sopperire in qualche modo. Vi erano gli autocarri di risulta, lasciati anche dagli americani, e si creò questo Ente autotrasporti merci. Ma oggi, con lo sviluppo che hanno raggiunto le ferrovie, ritornate allo stato di normale organizzazione, con

i trasporti automobilistici privati che fanno la concorrenza alle ferrovie, perché praticano tariffe veramente minime, come si giustifica la sopravvivenza di questo ente? Di questo ente, oltre il presidente, fanno parte, un comitato di gestione di dodici membri, un comitato consultivo di ventuno membri, e ben cinque commissioni di studio! Io penso che il Ministero dei trasporti abbia propri organi tecnici per lo studio che interessa i trasporti per cui, neanche sotto questo aspetto, l'E.A.M. ha ragione di esistere. È necessario, quindi, onorevole ministro, che ella ne proponga la soppressione, assorbendone eventualmente il personale nel suo Ministero.

Sarebbe addirittura preferibile, piuttosto che lasciar sopravvivere siffatto parassitario organismo, e nell'ipotesi che la soluzione dell'assorbimento nel Ministero dei trasporti fosse impossibile, porre a disposizione i suddetti dipendenti, conservando loro integralmente gli assegni, in attesa del conseguimento dei requisiti per il pensionamento: lo Stato ne sortirebbe sempre un notevole vantaggio economico; senza contare che ciò potrebbe rappresentare il primo passo verso la soppressione di altri enti inutili. (*Applausi a destra*).

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

SAMMARTINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dico subito che sarò anch'io molto breve, anche perché, nel corso del dibattito ampio ed aperto che si svolge da ieri in quest'aula, autorevoli colleghi hanno recato un contributo di idee e di critica degno della migliore considerazione. Mi sono sinceramente compiaciuto dello studio coscienzioso e profondo che il collega Boidi ha posto nella relazione che accompagna il presente disegno di legge ed aggiungo la conferma della mia ammirata stima e fiducia all'onorevole Mattarella, altra volta ministro dei trasporti, poi apprezzato presidente della nostra Commissione, oggi nuovamente capo dell'amministrazione dei trasporti, di quell'amministrazione che, per tanti segni, attende e sollecita la propria riforma di struttura: una riforma tendente a conferire ad essa una più ampia autonomia di gestione, conciliabile con la tutela degli interessi dell'utenza e della collettività nazionale. Ed è proprio sul progetto di riforma, concernente l'ordinamento dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, attualmente all'esame della Camera, che io mi permetterò alcune considerazioni preliminari.

Tra le linee fondamentali, cui il progetto stesso si ispira, vi è la delega al Governo a modificare, integrare e coordinare in testo

unico, entro due anni dall'entrata in vigore della legge, le norme concernenti l'ordinamento dell'azienda. Il che lascia sperare in una modifica sostanziale delle disposizioni relative ai metodi ed alle procedure, all'ordinamento interno, alla manovra dei prezzi, all'amministrazione, per assicurare all'azienda ferroviaria la maggiore autonomia e speditezza funzionale di gestione. Il disegno di legge conferisce altresì al Governo la facoltà di emanare norme che derogano dall'ordinaria legislazione relativa all'amministrazione del patrimonio ed alla contabilità generale dello Stato, nonché ai controlli cui è soggetta l'attività amministrativa dell'azienda. È su questo punto che io voglio formulare un voto per quanto concerne l'articolazione, la prassi, il sistema della tutela del patrimonio edilizio delle ferrovie dello Stato. Il servizio lavori e costruzioni, com'è noto, dà in appalto ad una impresa i lavori di manutenzione dei fabbricati. L'impresa assume l'impegno, per un anno solare, di eseguire i lavori di ordinaria, minuta, corrente manutenzione lungo tutta una tratta, che a volte arriva fino a 100 chilometri.

Ora, cosa accade normalmente? Fintanto che si tratta di eseguire lavori il cui importo sia di notevole consistenza, le cose vanno quasi bene; le cose cambiano quando si tratta di minuti lavori, per eseguire i quali la ditta, che ne ha assunto l'obbligo, debba spostare uno, due operai da 50, 80, 100 chilometri di distanza.

Parlo per esperienza quotidianamente vissuta.

Io ho visto, lungo le mie stazioni, grondare torrenti d'acqua da tetti di fabbricati, per mesi, per intere e consecutive stagioni; e alla domanda perché non si riparasse il danno, mi sono sentito rispondere: si attende che la ditta interessata venga a rimettere a posto una tegola, a saldare un canale di scolo delle acque piovane, a rabberciare l'intonaco di una parete.

Non descrivo, onorevoli colleghi, quel che vedo — e credo tutti vedano — nei servizi igienici delle stazioni. Io ne conosco di quelli che fanno acqua da ogni dove e la risposta è la stessa: deve venire la ditta, che pure è stata avvertita da mesi! La stessa cosa accade se si debba riparare magari la serratura di una porta: quella porta può sbattere per mesi fino a fracassarsi, tanto la ditta non ha interesse a mandare un operaio per così vile lavoro... E il più delle volte sarà il capo stazione, sarà l'assuntore che si preoccupa di chiamare a sue spese il muratore, il fabbro, il falegname.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

Ma dico io: il servizio impianti elettrici ha i propri operai che eseguono i piccoli lavori di ordinaria manutenzione; il servizio trazione ha i suoi operai allo stesso scopo: perché non deve avere i propri operai anche il servizio lavori e costruzioni così come — mi pare di ricordare — li aveva alcune decine di anni fa e servivano egregiamente?

Per i lavori di limitata entità — mi pare fino a tre milioni di spesa — perché non richiamare la disposizione della circolare del servizio lavori e costruzioni, datata 5 ottobre 1959, con cui si dava la possibilità di istituire l'albo degli artigiani locali?

Perché quelle disposizioni non hanno avuto mai pratica attuazione? La possibilità di tenere a disposizione artigiani locali per lavori urgenti e minuti, il cui ritardo (come per i casi che ho citato) crea tanto pregiudizio e tanto danno al patrimonio immobiliare dell'azienda, è da considerare senz'altro quale garanzia sicura di tempestività ed efficienza della esecuzione, con quanto vantaggio per l'economicità della spesa e, ad un tempo, per la manodopera locale, che in questo settore non manca, lascio giudicare. È certo che la stessa opinione pubblica, onorevoli colleghi, di fronte a queste manifestazioni paradossali, ha le sue riserve da fare sullo spirito di sagacia economia che ispira certi sistemi della azienda ferroviaria.

Rivediamo dunque questa materia, onorevole ministro, e, se per rivederla ed emendarla bisogna attendere la riforma di struttura, si studi in quella sede come correggere e, quel che più conta, risparmiare.

Poche cose dirò — forse ripeterò — sul piano decennale dei 1.500 miliardi che il Parlamento ha approvato alcuni mesi or sono. Le linee secondarie — è inutile tacerlo — sono, purtroppo, escluse dal piano, pur svolgendosi esse per circa 5 mila chilometri, pari al 24,26 per cento di tutta la rete statale. I pubblici trasporti, siano essi su rotaia o su strada, devono essere gestiti con criteri sociali e non speculativi, e quindi sottratti alla invadenza dei grossi gruppi privati. Questo è il criterio che meglio risponde alle esigenze dell'intera collettività nazionale, di quelle delle regioni più prospere, come di quelle delle regioni depresse, quale è la regione della quale sono figlio e rappresentante in Parlamento. Ora è chiaro che la rete secondaria delle ferrovie dello Stato non può essere ignorata, non può essere trascurata, non può essere abbandonata. L'onorevole Colasanto ha detto ieri tutto quanto si possa e si debba dire sulla rete ferroviaria delle nostre regioni del Mezzo-

giorno, ed io non aggiungo altro. Ma non potrei non concordare — anche con il relatore, del resto — con l'affermazione che i 1.500 miliardi sono, sì, una somma cospicua, ma che non basterà a risolvere tutto il problema.

Tanto per scendere ai dettagli, debbo richiamare l'attenzione del ministro sul finora mancato ripristino del doppio binario sulla tratta Ceprano-Sparanise della Roma-Cassino-Napoli, che è l'unica ferrovia a diretto servizio del Molise. Prima della guerra tutta la linea Roma-Napoli (via Cassino) era a doppio binario. Se si pensa che fra pochi giorni verrà aperta l'intera autostrada Roma-Napoli, ci si comincia a chiedere se veramente nessuno si sia posto il problema della sopravvivenza della ferrovia di fronte alla concorrenza che le farà l'« autostrada del sole » la quale scorre proprio parallelamente alla ferrovia stessa. Il Ministero non può ignorare ulteriormente il fatto nuovo, la situazione nuova e, pertanto, la necessità dell'ammodernamento e del potenziamento di tutta la rete che unisce il Molise a Roma ed al resto dell'Italia, perché l'autostrada del sole, bellissima e necessaria, che da Vairano a Roma scorre ininterrottamente a fianco della linea ferroviaria, è tracciata in una posizione apertamente concorrenziale alla ferrovia.

Problema non più differibile è la costruzione della variante ferroviaria Venafro-Rocca di Evandro. Dal Molise a Roma, con l'autostrada, le macchine impiegheranno tre ore; la ferrovia potrebbe impunemente continuare a coprire quello stesso percorso in 6 ore? Si vuole, di grazia, veramente eliminare la ferrovia? Se a questo si tende in alto, non la pensano così le nostre popolazioni. Il 3 giugno di quest'anno, tra le altre manifestazioni e istanze, ricordo l'assemblea di Venafro, dove sindaci ed altre autorità qualificate hanno reclamato nient'altro che l'applicazione del dettato della commissione per il piano regolatore delle ferrovie, presieduta dall'ingegnere Marco Vicentini, la quale, nel 1952, ha riconosciuto urgente la costruzione della variante ferroviaria Venafro-Cassino, meglio detta Venafro-Rocca d'Evandro, per ridurre di un'ora il percorso ferroviario Molise-Roma. Anche in adesione alle conclusioni di quel convegno, io invito dunque ancora una volta il Governo a trovare i mezzi onde favorire le popolazioni della regione che ho l'onore di rappresentare, dando esecuzione a quanto è deciso dalla commissione per il piano regolatore delle ferrovie. E, intanto, prego lei, signor Presidente, di concordare con il Governo la data in cui possa

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

venire discussa e votata dalla Camera la mozione che io ho presentato il 1° agosto 1962, in ordine a questo problema.

Ricordo poi che, al tempo in cui era ministro dei trasporti l'onorevole Ferrari Aggradi, venne accettato dal Parlamento il voto espresso in un mio ordine del giorno per la dieselizzazione di tutte le linee ferroviarie molisane. Il ministro Mattarella ricordi questo voto e impartisca le disposizioni conseguenti.

Sempre nell'ambito della materia relativa al piano di potenziamento delle ferrovie dello Stato debbo fare un'altra considerazione. Da sei mesi vedo fermi sui binari del piazzale della stazione di Isernia oltre 300 carri-merci, ivi dislocati dalla squadra rialzo di vari compartimenti, i quali evidentemente non riescono a smaltire tutto il lavoro inerente alle riparazioni cicliche e a quelle straordinarie. Se così è, perché non si pensa di installare a Isernia la squadra rialzo per la riparazione del materiale ferroviario, considerato che la più vicina, quella di Napoli, non ha più la possibilità di adempiere i propri impegni? Il ministro si faccia chiarire la situazione dai propri funzionari e poi veda se la mia proposta non meriti l'attenzione sua e della direzione generale del Ministero. Se tale proposta fosse accolta, ne deriverebbe enorme vantaggio all'economicità della spesa, al bilancio della azienda e un notevole sollievo per tante necessità insoddisfatte fra quella popolazione. Del resto gli impianti di quella stazione sono suscettibili di ampie possibilità future.

Debbo ricordare infine la necessità della urgente discussione del disegno di legge recante modifiche e integrazioni alla legge 30 dicembre 1959, n. 1236, relativa al trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Do atto al ministro di essere stato sollecito nella predisposizione del provvedimento, che da circa due mesi è stato anche approvato dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, e ne siamo grati al ministro, che se ne è fatto promotore. La urgente approvazione del provvedimento, alla cui redazione hanno collaborato tutti i sindacati, permetterà di fare un nuovo passo avanti a vantaggio di questi fedelissimi lavoratori, oggi in comprensibile stato di ansia, anzi di inquietudine per la finora mancata presentazione del disegno di legge al Parlamento.

Non è un mistero per nessuno che gli assuntori delle ferrovie sono già in agitazione; potrebbero domani dar luogo a una massiccia manifestazione di protesta, con conseguenze

gravi per l'azienda delle ferrovie dello Stato e con riflessi deplorabili sulla pubblica opinione. Perciò il Governo faccia ancora tutto quanto è in suo potere affinché il personale delle assuntorie, tanto benemerito dei pubblici servizi ferroviari, veda appagate al più presto le proprie legittime aspirazioni, sia sollecitando la presentazione del disegno di legge alla Camera, sia aderendo agli emendamenti che saranno da noi presentati. Avremo adempiuto un altro nostro imperioso dovere di legislatori, il cui mandato si ispira al rispetto della dignità e della personalità umana.

Per quanto riguarda l'E.A.M., devo dire all'onorevole Cuttitta, che mi ha preceduto, che egli mostra di non essere completamente informato della situazione dell'Ente autotrasporti merci. Perciò ne parla con il tono e con le parole che abbiamo testé ascoltato. Quando egli si chiede, per esempio, quale lavoro svolgano mai le cinque commissioni di studio istituite in seno all'ente, mostra di ignorare evidentemente tutti gli aspetti dell'attività dell'ente stesso. Mi spiace di non avere qui con me le rilevazioni statistiche, che da sole basterebbero a consentire un diverso giudizio sulla attività dell'istituto, la cui funzione appare tanto più importante, in quanto il parco camionistico circolante sulla rete stradale nazionale aumenta di anno in anno, mentre il mercato comune europeo sta accelerando i tempi della sua attuazione.

Un disegno di legge sulla riforma dell'E.A.M. era stato predisposto, qualche tempo fa, dal ministro Spataro. Ci auguriamo che il provvedimento possa essere presto esaminato dal Parlamento. In questa sede si potrà giudicare a fondo se l'ente sia, come io ritengo, ancora utile alla funzione per la quale era stato istituito.

Concludendo, onorevoli colleghi, mi associo all'«augurio fervidissimo» del nostro relatore: nell'aspettativa della programmazione generale di sviluppo, articolata nei vari settori economici — fra cui il settore dei trasporti occuperà, senza dubbio, un ruolo di primaria importanza — noi voteremo a favore del presente bilancio, fermamente fiduciosi che la politica del Governo, eliminando gli squilibri, favorisca ulteriori e più sensibili progressi alla nostra economia e assicuri un sempre maggiore benessere a tutti gli italiani. (*Applausi*).

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

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Boidi.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

BOIDI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, la mia relazione scritta è stata oggetto di accurato esame da parte degli oratori intervenuti in questo dibattito e, per eccesso di cortesia, è stata anche ritenuta meritevole del loro apprezzamento. Di questa loro benevolenza io cordialmente li ringrazio.

La mia relazione ha indubbiamente un difetto, quello di essere troppo ampia e diffusa. Però è un difetto che torna a vantaggio del relatore in sede di replica, in quanto egli, concludendo il dibattito, può richiamarsi alla relazione scritta, che contiene già una risposta, più o meno esplicita, a quasi tutti i quesiti e i problemi che sono stati posti nel corso della discussione.

I vari argomenti discussi possono dividersi in due gruppi: problemi di carattere generale e problemi di carattere particolare. Per i problemi di carattere generale riguardanti la politica dei trasporti e la politica economica in generale se non addirittura i primi principi, il rinvio alla relazione scritta è fatto senza eccezioni, perché se vi è un complesso di questioni in essa ampiamente e dettagliatamente esaminate, sono proprie quelle di carattere generale.

L'onorevole Marchesi ha trattato questi argomenti con la sua consueta bravura, non solo in Commissione ma anche in aula. È evidente che su alcuni punti, che sono per altro fondamentali, noi non possiamo trovarci d'accordo. Non ci troviamo d'accordo perché partiamo da premesse politiche che differiscono profondamente; e da premesse diverse, per logica conseguenza, non possono discendere che conclusioni diverse.

I problemi di carattere particolare, trattati nel corso della discussione, possono a loro volta suddividersi in due categorie.

In primo luogo abbiamo i problemi attinenti ad aspetti particolari dell'esercizio dei servizi e a situazioni locali che hanno formato o avrebbero potuto formare oggetto di ordini del giorno. Per questo complesso di problemi è ovvio che il relatore debba rimettersi a ciò che vorrà o potrà dire il signor ministro, anche perché da ieri sera a questa mattina il relatore non aveva la possibilità di raccogliere i dati e le informazioni necessarie e attingere le notizie alle fonti competenti. Mi limiterò soltanto ad aderire alle appassionante perorazioni degli onorevoli Polano e Bardanzellu per i problemi della Sardegna, ai fervidi, calorosi appelli rivolti al ministro dagli onorevoli Sammartino, Gerardo Bianchi, Colasanto, e da al-

tri oratori intervenuti su questi problemi particolari.

Vi sono però problemi che, pur riguardando situazioni particolari o particolari aspetti dell'organizzazione e dell'esercizio dei servizi, rivestono un interesse di carattere generale. Alcuni oratori si sono soffermati su queste questioni e ad essi desidero rispondere.

L'onorevole Spadazzi ha preso con le pinze, togliendo dal contesto, un periodo della mia relazione ove si dice che poco più della metà dei treni arriva in perfetto orario. Ha guardato questo periodo contropiede ed ha sentenziato: vi è un disservizio ferroviario, le cose nelle ferrovie dello Stato non vanno bene, l'andamento ferroviario può essere paragonato a quello di uno zoppo che ha una gamba di legno. Questo rilievo critico è stato ripreso con un tono più sfumato dall'onorevole Geffer Wondrich.

Devo supporre che i due colleghi citati viaggiano in ferrovia soltanto durante la notte, poiché non si sono accorti che non vi è linea ferroviaria che non abbia lavori in corso. La rete ferroviaria italiana oggi è tutta un cantiere, e lo sarà maggiormente domani, via via che si procederà all'attuazione del piano che abbiamo approvato da poco. Non è concepibile pensare che si possano eseguire lavori sulle linee, specialmente in quelle a un solo binario, senza determinare un rallentamento nella corsa dei treni e quindi un ritardo nell'orario; ritardo, giova bene sottolinearlo, che nella quasi generalità dei casi è soltanto di pochi minuti. Non da disservizio, quindi, che non sussiste, ma da cause di forza maggiore, dipende il lamentato inconveniente.

Un altro argomento di carattere particolare della seconda specie è stato trattato dagli onorevoli Colasanto e Vedovato: il problema della eliminazione delle strozzature ferroviarie, che ostacolano lo sviluppo economico, e non semplicemente urbanistico e turistico, dei centri e delle zone attraversate dalle linee secondarie.

Mentre l'onorevole Vedovato, illustrando stamane il caso tipico di Firenze, il cui centro cittadino è attanagliato dalla linea ferroviaria, ha condiviso il punto di vista del relatore e il relatore, a sua volta, condivide in pieno le sacrosante ragioni di Firenze illustrate con tanto calore dall'onorevole Vedovato, l'onorevole Colasanto ha pronunciato ieri sera, su questo importante argomento, un giudizio *tranchant*: i lavori richiesti per lo spostamento di una linea ferroviaria — di una qualunque linea — per l'eli-

minazione di una strozzatura sono da considerare, egli ha detto, lavori di lusso; sono quindi da lasciarsi in coda a tutti gli altri nella cosiddetta scala delle priorità. È proprio il caso di ripetere qui il famoso verso: *quandoque bonus dormitat Homerus*. Questa volta il bravo Omero, cioè l'onorevole Colasanto, si è messo in contrasto con lo stesso ministro, e per un deputato della maggioranza e per giunta meridionale, non è cosa di poco rilievo.

Il ministro Mattarella, rispondendo in Commissione sull'ordine del giorno presentato dall'onorevole Adamoli in merito alla famosa strozzatura che si riscontra sulla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, così si esprimeva: « Si pone il problema dell'arretramento a monte di essa per liberare i vari comuni e le loro spiagge attraversate dalla linea ferrata. A questo proposito posso comunicare che sono già in corso contatti e trattative con i vari enti locali interessati, per cercare di ottenere dagli stessi una qualche partecipazione, perché lo spostamento della linea a monte comporta una notevole spesa. In ogni modo l'amministrazione delle ferrovie e il Ministero dei trasporti ritengono che la soluzione debba essere trovata tenendo conto delle esigenze vitali di quelle popolazioni ».

Questo discorso vale anche per Firenze e vale anche per il caso, che nella mia relazione scritta esemplificai come tipico, della strozzatura ferroviaria nel tratto della linea adriatica da Pesaro a Senigallia, che investe due province, stroncando qualsiasi possibilità di espansione e di sviluppo urbanistico, turistico, industriale, non solo della fascia costiera, ma anche dell'entroterra. Ci si è accorti finalmente che anche nel centro-nord vi sono aree depresse, ed io ho dedicato un capitolo speciale all'attività ferroviaria nelle aree depresse del centro-nord.

L'area di cui mi occupo è una delle più depresse, tanto è vero che l'onorevole Colombo, ministro dell'industria, essendosene convinto, volle precorrere i tempi e costituirlo, fin dall'anno scorso, un comitato regionale per lo sviluppo economico delle Marche. Ebbene, in vista della programmazione regionale, non vi è comune nelle Marche che non si sia dato premura di scegliere fin d'ora le zone destinate allo sviluppo industriale. Nell'area di cui ci occupiamo, soffocata dalla strozzatura ferroviaria, da Pesaro a Senigallia, le suddette zone sono state evidentemente individuate e già incominciano ad essere utilizzate non a ridosso dei centri urbani, ma a notevole distanza. I centri urbani infatti sono

soggetti ad una continua, progressiva espansione, non già per effetto di uno sviluppo industriale, che è appena al suo inizio, ma per effetto dell'inurbamento delle masse agricole che abbandonano le terre e premono alle porte delle città. L'abbandono delle terre in quelle zone mezzadrili, pur avvenendo molte volte in forma disordinata, come un fatto patologico, rappresenta tuttavia un fenomeno fisiologico di alleggerimento delle campagne, gravate fino ad ieri da un peso demografico enorme, che su scala provinciale oltrepassava il 50 per cento della popolazione attiva.

Già incominciano a sorgere, sia pure con lentezza, i primi opifici in quel retroterra e già è avvertita la necessità di raccordi ferroviari dei relativi impianti, problema che nell'attuale situazione è impossibile risolvere, giacché non si può pensare di raccordare, mediante un ponte aereo, quel retroterra con le stazioni ferroviarie che sono imprigionate nel centro delle città. L'eliminazione di quella strozzatura è quindi necessaria ed urgente non solo per lo sviluppo del traffico ferroviario, giacché in nessun altro caso come in questo si manifesta con maggiore evidenza l'interdipendenza fra lo sviluppo economico di un determinato territorio e lo sviluppo dei traffici ferroviari.

L'onorevole Colasanto ha voluto accennare nel suo intervento anche alla necessità del potenziamento delle linee longitudinali della nostra rete per accorciare la distanza fra sud e nord, ma si è dimenticato di unirsi a una richiesta che le camere di commercio delle Marche hanno di recente inoltrato al Ministero dei trasporti, cioè che il doppio binario non sia limitato soltanto ad alcuni tratti. Per ora è limitato al tratto Varano-Porto San Giorgio; si ventila che in prosieguo di tempo si provvederà al tratto Ancona-Varano, e al tratto Porto San Giorgio-San Severo in fasi successive. Ma il raddoppio del binario sulla intera linea longitudinale adriatica da Ancona a San Severo è una necessità che deve essere posta in primissimo piano nella scala delle priorità, proprio ai fini del raccorciamento delle distanze di cui parlava l'onorevole Colasanto, ed anche ai fini dello sviluppo economico del centro d'Italia.

Un tema di grande interesse è stato illustrato dall'onorevole Geffer Wondrich con molta precisione e con molto calore: la sicurezza del traffico, la necessità di una educazione civica di tutti gli utenti della strada. Il tema è stato ampiamente trattato nella mia relazione, ma la perorazione dell'onorevole Geffer Wondrich ci ha non solo maggior-

mente convinti, ma ci ha vivamente commossi, fermando la nostra meditazione su questa necessità. Ed io mi permetto ancora una volta di sottolineare ciò che ha detto ieri sera l'onorevole Geffer Wondrich richiamando l'attenzione dell'onorevole ministro e del Governo in genere sull'angoscioso problema di un maggiore impegno per quanto riguarda l'incolumità dei cittadini sulle strade italiane.

Concludendo questa mia replica (e mi affretto, perché l'ora tarda ci sospinge) mi sia lecito esprimere l'augurio che i servizi di trasporto — quelli ferroviari e quelli su strada — coordinati in un sistema armonico, possano sempre meglio adempiere la funzione loro propria, che è quella di servire, come lo stesso termine letterale sta a indicare, l'interesse pubblico, cioè soddisfare i bisogni e le esigenze sempre crescenti delle popolazioni del nostro paese, in via di progressivo sviluppo.

L'onorevole Mattarella, che già altra volta fu alla direzione del dicastero che sovrintende a questi servizi, lasciò fin da allora un grato ricordo della sua opera intelligente, dinamica e realizzatrice. Vi è ora tornato, e in questi pochi mesi ha già dato prove numerose delle sue capacità e del suo impegno ammirabili. Mi auguro, anzi sono certo che l'onorevole Mattarella, proseguendo l'opera dei suoi valorosi predecessori, fra i quali mi piace ricordare particolarmente l'onorevole Spataro, oggi presidente della X Commissione, darà un tono nuovo alla politica italiana dei trasporti, rendendola sempre più aderente alla mutata e mutevole realtà economica e sociale e si acquisterà in tal modo, per giusto titolo, nuove benemerite di fronte al paese. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei trasporti.

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la viva attenzione tra cui in questa sede ogni volta si ripropone e si svolge il dibattito sui problemi dei trasporti trova una sua immediata giustificazione nella vasta risonanza che essi hanno nella opinione pubblica — della quale il Parlamento è l'interprete più qualificato — in forza della loro inerenza a concreti, cospicui interessi di ogni regione, di ogni località, di ogni cittadino; ma trova altresì una sua giustificazione più alta, e più vera, nella funzione di essenziale importanza che i trasporti adempiono riguardo ad ogni settore produttivo e a tutta la vita del paese.

Non va, infatti, dimenticato che le attività di trasporto, anche se nel linguaggio eco-

nomico ormai per tradizione vengono definite come terziarie, non soltanto sono uno strumento necessario per la produzione — e necessario sul piano teorico in senso assoluto, se già nel concetto del produrre è implicito il concetto del trasporto — ma accrescendo l'utilità dei beni accrescono, e quindi in parte creano, la stessa ricchezza. Sono i trasporti che, nel quadro dell'economia, rendono una zona complementare di un'altra, un paese complementare di un altro, con i vantaggi che derivano dalla possibilità che ognuno dedichi le proprie energie a quelle attività produttive alle quali più è idoneo per condizioni ambientali, per risorse locali e attitudini umane; sono i trasporti, cioè, che rendono possibile quella specializzazione della produzione sulla quale in tanta parte si fonda il moderno progresso economico.

Nulla perciò è più opportuno di questo ricorrente dibattito, nel quale i problemi dei trasporti, come quelli di ogni altro ramo dell'attività governativa, sono sottoposti dinanzi a voi, perché ne valutate gli aspetti, che il loro dinamismo continuamente trasforma alla stregua delle mutate situazioni. Esso è un atto dovuto in ossequio alla Costituzione ed ai nostri ordinamenti; ma trascende questa sua natura formale per farsi vita concreta, con i suoi contrasti, le sue passioni, le sue sintesi; e in misura tanto maggiore quanto più è largo l'apporto di suggerimenti, di idee, di consensi e di giudizi critici che ne possono emergere.

Anche per questo, nel dare inizio alla mia esposizione, sento il dovere di ringraziare, a nome del Ministero che ho l'onore di dirigere e mio personale, gli onorevoli colleghi che con i loro interventi hanno animato la discussione e i cui rilievi e proposte saranno attentamente esaminati e valutati dal Ministero. Un particolare ringraziamento va al relatore, onorevole Boidi, per la vasta e approfondita disamina che dei problemi del settore egli ci ha offerto nella sua pregevole relazione, e al presidente della Commissione onorevole Spataro.

Desidero, prima di addentrarmi nella trattazione dei vari problemi, precisare che nel limitare la mia replica in Commissione non ho avuto neanche lontanamente il proposito di porre in condizione di inferiorità l'opposizione, ma solo quella di non suddividere, a distanza di pochi giorni, le comunicazioni da fare, per esporle invece unitariamente in Assemblea, favorendo anche una più rapida conclusione dei lavori della Commissione, che per gli impegni di Assemblea si sono

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

necessariamente svolti a più riprese. Per altro, la Commissione in sede referente non è chiamata ad approvare le dichiarazioni del Governo, ma a dare mandato al suo relatore. Con una opportuna procedura, che snellisce notevolmente i lavori, si definiscono in quella sede gli ordini del giorno, e di essi mi pare che mi sono, com'era mio dovere, largamente occupato.

Quanto sopra accennato sulla funzione insostituibile dei trasporti per lo svolgimento e per la stessa esistenza delle varie attività produttive ho qui voluto ricordare perché necessariamente ci guida ad un altro ordine di considerazioni, sul cui fondo i problemi dei trasporti debbono ormai essere prospettati.

Tali problemi riguardano, si è chiesto ieri sera l'onorevole Marchesi, un settore che deve essere considerato un'attività industriale con finalità di profitto o deve considerarsi invece soltanto strumentale?

L'una e l'altra cosa, perché esso risente dell'uno e dell'altro aspetto che vanno armonizzati. Esso è un servizio, che ha carattere strumentale, ma la sua imponenza ne fa anche un'attività industriale e quindi una componente stessa delle attività produttive, con una notevole incisività nella complessa vita economica moderna.

Il fine della giusta remunerazione si pone poi come legittimo, comunque lo si consideri, perché retribuiti sono anche tutti i servizi puramente strumentali.

Tutto sta a saperlo guidare e contemperare con la funzione e con l'apporto che esso deve offrire alla collettività.

Nel passato — mi sembra oggi di poter rilevare — i problemi dei trasporti furono quasi sempre considerati, per la stessa immediatezza degli interessi che vi si concretano, piuttosto sotto l'aspetto peculiare della loro incidenza sulla vita economica del paese e nel quadro della nostra vita nazionale. Erano infatti preminenti, di volta in volta, ora gli aspetti della ricostruzione, della efficienza e del potenziamento dei vari sistemi di trasporto; ora quelli del coordinamento di essi nell'ambito nazionale; ora quelli delle strutture dei vari sistemi, riferite alla necessità e alle prospettive interne.

Molti di questi problemi si pongono ancora oggi, esercitano tuttora la loro influenza, continueranno per qualche tempo a formare oggetto di discussione: ma io penso, onorevoli colleghi, che sia veramente giunto il momento di prospettarci in un orizzonte

più vasto, di vederli, in altri termini, nel quadro dell'Europa che sorge.

Già nel passato i trasporti hanno svolto una importante funzione europea in rapporto alla vastità dell'interscambio che hanno reso possibile tra i paesi del nostro continente. Sono essi — deve anzi dirsi — che, infrangendo per primi pacificamente le barriere statali, hanno avvicinato i popoli dei vari paesi e sviluppato il sentimento della loro solidarietà, hanno creato una intensa rete di interessi comuni, hanno dato pratica concretezza alla loro naturale complementarità economica: un dato di fatto, questo, che ha costituito l'*humus* fecondo dal quale è sorta poi la costruzione del mercato europeo. Oggi, l'esistenza di un così vasto mercato, esteso dalle rive del Baltico alle rive del Mediterraneo e avente il suo fulcro nelle grandi risorse minerarie, industriali ed agricole dell'Europa, costituisce un elemento che condiziona fortemente, senza possibilità di evasioni — non possiamo ormai disconoscerlo — la politica dei trasporti dei paesi aderenti e non di quelli soltanto. E così accaduto che il mercato comune europeo, reso possibile, e in gran parte creato dai trasporti, per un fenomeno ricorrente nei grandi processi storici come nei piccoli eventi della vita, detta oggi ai trasporti la legge della propria realtà in modo sempre più imperativo.

Ciò ha reso necessaria la istituzione di organismi internazionali, in seno ai quali i problemi dei trasporti, appunto nelle loro prospettive europee, vengono ampiamente dibattuti: dal coordinamento degli investimenti e degli esercizi a quello dell'assetto e delle prevedibili evoluzioni del mercato, a quello delle situazioni tecnico-economiche dei diversi sistemi.

Mi sembra appena il caso di rilevare, tuttavia, che gli obblighi più concreti e precisi, intesi cioè non soltanto nel senso del necessario adeguamento ad una situazione di fatto, ma anche in quello della doverosa obbedienza a precisi imperativi giuridici, derivano al nostro paese dai trattati di Roma che, nella prospettiva della creazione di un mercato comune europeo, prescrivono l'adozione di una graduale politica comune dei trasporti; la necessità pratica e ormai anche giuridica della cui attuazione comporta, anzitutto, lo spostamento di molti dei punti di vista tradizionali sui problemi del settore, mentre in questo stesso senso operano sia l'accentuata funzione strumentale che i trasporti sono chiamati a svolgere in seno alla Comunità, sia i nuovi più ampi orizzonti di sviluppo che ad essi si

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

aprono per l'espansione economica generale, per la conseguente intensificazione degli scambi, per la stessa ampiezza territoriale del mercato comune.

Così, nel problema del coordinamento si sottolinea oggi il suo significato non tanto di un complesso di limiti e di restrizioni nell'interesse dell'uno o dell'altro mezzo di trasporto, quanto quello, più fecondo, di illuminata azione intesa ad assicurare a ciascun mezzo di trasporto un suo campo di attività e di sviluppo più agevole e più economico nell'interesse generale di tutta la Comunità economica europea. Così ancora, nel definire i principi di politica comune, è emersa l'esigenza di un allargamento delle possibilità di accesso dall'uno all'altro dei paesi membri per i trasporti su strada, parallelamente ad una migliore organizzazione del mercato comune.

In questo quadro, naturalmente, la massima attenzione sarà posta per la tutela delle ferrovie, che nel mercato europeo avranno da svolgere una rinnovata funzione di fondamentale importanza, quale non era immaginabile allorché il problema era prospettato nel più stretto ambito nazionale. È stato ben detto che le ferrovie hanno bisogno dell'Europa, come l'Europa ha bisogno delle ferrovie. Il significato di questa affermazione — che sul terreno pratico comporta la necessità di assicurare la piena efficienza di una rete ferroviaria di grandi linee internazionali ad alto potenziale di traffico, e quindi di affrontare e risolvere complessi problemi economici, finanziari, tecnici e giuridici — sarà più evidente quando si consideri quali possibilità offra il mezzo ferroviario nei trasporti di massa a lunga distanza, per i quali si palesa veramente insurrogabile. E tanto più l'affermazione sarà aderente alla realtà, quanto meglio la politica comune avrà individuato le basi fondamentali per assicurare ad ogni mezzo il suo più naturale campo di azione.

Siamo così venuti a parlare del coordinamento tra i diversi mezzi di trasporto: coordinamento che, nella nuova prospettiva europea, va inteso oggi, come già ho accennato, non tanto come problema di limiti alle iniziative pubbliche e private, quanto nel senso della necessità di creare le condizioni e i presupposti obiettivi perché, nella libertà dell'utente, i singoli tipi di trasporto abbiano la capacità di affermarsi e svilupparsi ognuno nel campo più proprio, in virtù della riconosciuta maggiore idoneità, sotto il profilo tecnico ed economico, a soddisfare le esigenze della collettività. L'obiettivo che l'azione di

coordinamento deve proporsi di raggiungere è di ottenere il minore costo globale possibile, che è ciò che, in definitiva, conta per la collettività e deve quindi essere tenuto sempre presente.

A tale proposito, è stato rilevato in Commissione dall'onorevole Marchesi, al quale mi sono riservato di rispondere in questa sede, l'alto costo sociale del trasporto in Italia. A parte che si tratta di un dato affermato ma non dimostrato, occorre dire, per i limiti in cui il fenomeno possa essersi verificato o si verifichi, che in una fase di rapida espansione vi sono sempre contropartite negative inevitabili, destinate ad essere assorbite e compensate largamente dai risultati finali. Accade, in altri termini, se mi si concede il paragone, quello che si verifica nell'organismo di un bambino, nel quale la proporzione fra i vari organi e le varie specie di tessuti è ben diversa da quel che si riscontra nell'organismo adulto, al cui raggiungimento il suo sviluppo è preordinato. È necessario vigilare e seguire l'evoluzione, perché si svolga nei modi e nei limiti naturali.

Ma il fenomeno non è comunque dimostrabile dalla diversità media di incremento.

Lo sviluppo verificatosi nel settore dei trasporti con un indice di incremento maggiore di quello economico generale, ha infatti la sua spiegazione e costituisce anzi un elemento rassicurante per il nostro avvenire.

Esso è uno dei settori di naturale e spontaneo maggiore utilizzo da parte delle comunità che progrediscono, specie se trattasi di comunità sottosviluppate che escono dalla loro minorità economica; ma è soprattutto elemento essenziale condizionante ogni progresso. E gli onorevoli Polano e Bardanzellu, parlando ieri della Sardegna e delle sue prospettive di sviluppo, hanno saggiamente ribadito che il sistema dei trasporti è « premessa indispensabile di ogni rinascita sarda », e l'onorevole Colasanto ha affermato che esso è il supporto essenziale di ogni progresso economico.

Se esso, quindi, precede con un maggiore indice di incremento lo sviluppo delle altre attività produttive, non possiamo che constatare con compiacimento questo progresso, come una premessa ed un presupposto confortante per le prospettive future della nostra vita economica e civile. La riprova è data dal fatto che tale maggiore incremento si è verificato soprattutto nelle regioni meridionali.

Del resto, le nuove esigenze manifestatesi e gli orientamenti conseguenti per una pro-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

grammazione economica investono evidentemente anche il settore dei trasporti, che da essa non potrà prescindere e che in essa si inquadra non solo come elemento strumentale, ma anche come una delle sue componenti, quello dei servizi essenziali, la cui produzione è elemento di notevole incidenza nella struttura e nello sviluppo di una ordinata economia in possente espansione.

Ma perché la posizione di equilibrio che ha il minor costo globale dei trasporti possa determinarsi e consolidarsi — posizione a fondamento della quale deve stare una sana e moderata concorrenza — si impone che sia gradualmente raggiunta la parità delle condizioni competitive dei vari modi di trasporto, ad evitare che essi operino su situazioni falsate da privilegi o da oneri invisibili.

Il primo problema, quindi, da affrontare — e si sta affrontando seriamente in sede internazionale con la attiva partecipazione italiana — è quello della copertura dei costi delle infrastrutture, e conseguentemente della ripartizione degli oneri fra gli utilizzatori delle infrastrutture stesse, problema al quale si affianca quello della scelta degli investimenti. E sono entrambi estremamente difficili, anche perché reciprocamente interdipendenti: basti considerare che il problema della scelta degli investimenti presuppone, onde possa risolversi nel senso economicamente più corretto, che le condizioni di concorrenza dei vari mezzi siano ulteriormente avvicinate.

Per quanto riguarda la copertura del costo delle infrastrutture, allo stato delle cose è impossibile anticipare quali potranno essere le conseguenze, sui rapporti concorrenziali tra i diversi mezzi di trasporto, delle soluzioni che scaturiranno dagli studi in corso. Quello che appare certo è che si palesa oggi più che mai necessario che gli organi internazionali approfondiscano questi e gli altri problemi sul tappeto, quali quello del ravvicinamento delle condizioni di lavoro degli addetti ai vari sistemi e quello di un sistema tariffario predeterminato per creare quelle particolari condizioni competitive cui dianzi accennavo e che sono presupposto essenziale per ogni politica di equilibrato sviluppo dei vari mezzi di trasporto.

L'Italia partecipa attivamente a questo fervore di iniziative e di studi, portando ai lavori dei vari organismi internazionali un contributo altamente apprezzato. I nostri interessi, definiti attraverso una impostazione nazionale dei vari problemi, saranno tutelati nella misura massima possibile, pur nella esi-

genza di una loro armonizzazione con quelli degli altri paesi.

Queste considerazioni ho voluto premettere per invitare l'Assemblea a voler considerare quanto difficile sia in questo settore l'attività governativa, costretta tra le esigenze di una azione concreta e talvolta urgente e la necessità e talora l'obbligo, di ordine internazionale, di agire con prudenza e gradualità per non compromettere le soluzioni definitive. Ciò che, intanto, appare suscettibile di azione immediata si riconnette al concetto che è necessario, affinché il coordinamento possa essere impostato, che i vari sistemi di trasporto siano nella loro struttura fondamentale portati ad un grado di efficienza tale da potere esprimere le loro migliori caratteristiche tecniche ed economiche. Di conseguenza, occorre mettere ordine nei singoli settori, operando attraverso interventi legislativi e amministrativi, perché siano eliminati gli inconvenienti dovuti a situazioni di arretratezza tecnica, a deficienze organizzative, a squilibri economici che tuttora vi si riscontrano, come mi riprometto di chiarire sia pur brevemente in questa mia esposizione.

Per iniziare dal mezzo di trasporto ferroviario, che costituisce l'ossatura prima di tutto il sistema e la cui funzione, già di fondamentale importanza in dipendenza della struttura geografica del paese, è destinata a svilupparsi in vista della progressiva attuazione del mercato comune, mi soffermerò brevemente sulla situazione dell'azienda delle ferrovie dello Stato, sulle sue deficienze, sulle sue necessità e sul programma di azione governativa in questo importantissimo settore.

Mi sia concesso, per altro, fare alcune considerazioni sulla gestione aziendale, quale risulta dalle previsioni di bilancio, già esaurientemente illustrata in vari suoi aspetti dall'onorevole relatore.

Il risultato differenziale delle maggiori entrate e delle maggiori spese, le cui singole componenti sono chiarite ampiamente nella nota preliminare e che hanno formato oggetto di vasta trattazione da parte dell'onorevole Boidi, si concreta nella previsione di un disavanzo di 42 miliardi.

I problemi posti poco fa dall'onorevole Concas sono all'attenzione del Ministero e del Governo ed essi potrebbero determinare sensibili variazioni su queste previsioni.

Pur constatando che il raggiungimento del pareggio di bilancio non è nelle prospettive immediate o prossime, si impone al Governo l'obbligo di una oculata gestione, di fronte alle

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

scarse possibilità di aumentare le entrate e alla prevedibile lievitazione di talune voci dei costi.

Ma lo stato di previsione di cui stiamo discutendo, pur essendo stato redatto su un piano sufficientemente realistico, nel quadro dei previsti interventi e degli oneri globali del Tesoro, non esprime compiutamente quella che è la previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio prossimo. Voglio dire che, nella redazione del progetto di bilancio, non si è potuto tenere conto di taluni principi, già affermati e concordati in sede governativa ma non ancora tradotti in concreta statuizione legislativa, circa la esatta imputazione di determinati oneri, sulla scia delle raccomandazioni contenute nella nota relazione Longo-Onida-Saraceno.

Siamo, pertanto, per ciò che concerne l'aspetto contabile del bilancio, in una fase di transizione da una impostazione che definirei tradizionale ad una nuova impostazione. Mentre, infatti, come ho detto, in questo bilancio non si hanno ancora novità di rilievo, in materia di rimborso di oneri extraziendali si stanno predisponendo gli strumenti perché in prosieguo di tempo si possa provvedere ad imputare al Tesoro taluni rilevanti oneri finanziari, che hanno fino ad ora, per così dire, contaminato le risultanze del bilancio di esercizio.

Tali oneri sono costituiti dalle quote di ammortamento in conto capitale dei mutui contratti o da contrarre per investimenti patrimoniali e dalla quota necessaria per colmare il disavanzo della gestione dei fondi pensioni dopo la determinazione dei normali contributi, accertata in base a calcoli attuariali e statistici, che devono far carico all'azienda.

Grazie all'avvenuta approvazione della legge sul piano decennale di potenziamento e ammodernamento, della quale avrò occasione di parlare più ampiamente in seguito, l'esenzione delle ferrovie dagli oneri della prima specie è oggi una concreta realtà; mentre la esenzione dagli oneri della seconda specie è prevista nel disegno di legge già approvato dalla Camera ed ora all'esame della VII Commissione permanente del Senato, concernente la sistemazione finanziaria del bilancio delle ferrovie dello Stato.

Richieste e rilievi sono stati formulati da diversi oratori per il miglioramento di questo disegno di legge, allo scopo di renderlo maggiormente rispondente alle sue finalità chiarificatrici del bilancio di esercizio: è stato, ad esempio, chiesto l'aumento del contributo del Tesoro agli oneri di pensioni; è stata lamen-

tata la inadeguatezza della somma fortetizzata in 59 miliardi per oneri tariffari e per linee passive; è stata rilevata la sopravvenienza di nuovi oneri, come quelli dipendenti dal servizio di traghetto per la Sardegna. Pur prendendo atto di queste richieste, occorre riconoscere che, oltre al miglioramento delle risultanze di bilancio, la nuova impostazione recherà un notevole contributo alla sincerità del bilancio stesso.

L'elemento di gran lunga preponderante delle entrate del bilancio ferroviario è costituito dagli introiti del traffico, che ne rappresentano l'80 per cento; e questa circostanza giustifica ampiamente l'interesse che nella azione aziendale assume la politica commerciale e tariffaria. Già nella nota preliminare sono stati illustrati i criteri che hanno ispirato la previsione di un incremento del traffico e dei relativi introiti; e l'onorevole relatore ha ampiamente esaminato, con dovizia di dati, l'andamento del traffico stesso.

L'argomento è stato quindi già approfondito, il che mi esime dal trattenermi ancora su di esso. Mi sia per altro consentito di puntualizzare due aspetti del problema, che mi offriranno l'occasione per esporre all'Assemblea alcune considerazioni attinenti ad indirizzi di politica dei trasporti.

La prima osservazione che si offre all'attenzione è che possono trarsi dall'andamento del traffico motivi di soddisfazione: anche nei primi otto mesi dello scorso esercizio, infatti, non ci si è scostati molto dal tasso annuo d'incremento dei viaggiatori-chilometro (2 per cento circa), passati da miliardi 21,5 del 1951-52 a miliardi 27,8 del 1960-61. La lieve contrazione, invece, verificatasi nel numero dei viaggiatori pone in evidenza che un processo di assestamento è in atto nel trasporto viaggiatori con un'accentuata rispondenza del mezzo ferroviario alla sua più spiccata caratteristica, che è quella del trasporto a lunga distanza. Il settore del trasporto delle merci, pur non avendo subito nei primi otto mesi dell'esercizio scorso alcun incremento rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, ha conservato la sua stabilità e, perdurando la favorevole situazione economica, potrà subire miglioramenti.

Desidero, da quanto sopra ho accennato, concludere in primo luogo che l'aumento tariffario entrato in vigore sulle ferrovie dello Stato il 1° luglio dello scorso anno non ha recato alcuna turbativa al mercato: l'aumento è stato bene assorbito e da ciò possiamo dedurre che il costo attuale del trasporto a mezzo ferrovia non è di ostacolo all'affer-

marsi di determinate iniziative economiche, ma è anzi contenuto in una misura che la situazione di fatto conferma al di sotto del livello che potrebbe essere realmente tollerato.

In secondo luogo, desidero rilevare che è motivo di qualche preoccupazione il permanere di un certo squilibrio strutturale del traffico, dovendosi registrare, di fronte all'incremento confortante del traffico viaggiatori, un andamento del traffico merci che tende a farsi meno dinamico. È questo un fenomeno che va attentamente esaminato e seguito, anche ai fini della elaborazione di una linea di politica dei trasporti accorta e sensibile, sì, alle esigenze degli utenti, ma pensosa dell'equilibrio dell'azienda e degli interessi generali del paese. Nel quadro degli studi in corso anche in sede internazionale dovrà perciò accertarsi se ed in quale misura il fenomeno presenti caratteri fisiologici o se esso non costituisca, invece, un sintomo di una situazione di squilibrio che occorre sanare.

Accennavo, dianzi, al confortante aumento del traffico verificatosi nell'ultimo decennio in misura veramente notevole, tanto per il settore viaggiatori quanto per quello merci.

Sia per l'uno sia per l'altro, l'incremento può calcolarsi in circa il 25 per cento. Da studi, condotti secondo le più moderne tecniche econometriche, entro il 1970 dovrebbe ugualmente verificarsi un aumento per l'uno e per l'altro settore di circa un ulteriore 25 per cento, passando i viaggiatori-chilometro da miliardi 28,2 del 1961 a miliardi 36 e le tonnellate-chilometro da miliardi 15,4 del 1961 a miliardi 19,3.

L'aumento verificatosi nell'ultimo decennio è certamente da riferire al generale sviluppo economico, all'intensificarsi degli scambi e delle relazioni sociali. Esso è stato per altro assecondato da una attiva politica commerciale che ha avuto come strumenti le migliorate velocità, le migliorate tecniche di esercizio, l'ulteriore adeguamento dei mezzi ferroviari alle esigenze della clientela. Ma ad un certo momento è sembrato che al ritmo dell'incremento dei traffici non facesse più riscontro il ritmo degli investimenti finanziari per l'adeguamento dei servizi ferroviari: o meglio, che il ritmo del potenziamento non fosse più proporzionale o quanto meno non reggesse più il passo con le necessità della rete, determinate appunto dal crescente aumento del traffico.

Sorge, quindi, il problema dell'adeguatezza dei mezzi — e per mezzi intendo sia gli impianti fissi sia il materiale rotabile — ai bisogni della collettività attuali e futuri.

Molti rilievi vengono fatti su questo argomento con interrogazioni in sede parlamentare, con interventi diretti di autorità, con richieste di utenti: e anche nella odierna discussione molti accenni sono stati fatti a questo problema.

Ritengo, quindi, doveroso dedicare uno sguardo alla situazione attuale dei mezzi dell'esercizio ferroviario, sulla quale ha, purtroppo, gettato qualche ombra inquietante il ripetersi negli ultimi anni di incidenti mortali.

In relazione a tali funesti e incresciosi incidenti, cui ha fatto ieri riferimento l'onorevole Spadazzi lamentando lentezze e remore nella liquidazione dei danni, desidero rivelare che occorre tenere presente che le ferrovie dello Stato non sono libere di liquidare i danni quando e come vogliono, ma devono osservare precise disposizioni di legge e seguire determinate procedure che prevedono, tra l'altro, il parere di organi consultivi. I ritardi sono dunque dovuti spesso a formalità dalle quali non è possibile prescindere. Ad ogni modo, ho impartito precise direttive affinché l'espletamento delle procedure venga snellito e si faccia ricorso, per quanto è possibile, alla procedura di urgenza; ho disposto altresì che gli indennizzi siano determinati con criteri di equa liberalità. Tali direttive vengono seguite con la prontezza che i vari casi comportano.

L'azienda delle ferrovie dello Stato dispone oggi di un parco di 8.070 carrozze viaggiatori e di 124.213 carri-merci oltre a 9.283 di proprietà privata, le une e gli altri non più sufficienti a fronteggiare le crescenti esigenze del traffico, particolarmente nei periodi della sua maggiore intensità. A ciò si aggiunge che esiste un certo invecchiamento del parco, specialmente di quello merci. Inoltre, le linee principali sono, talvolta, utilizzate quasi al limite della loro potenzialità; gli impianti presentano insufficienze che sono causa di particolare difficoltà di traffico.

Queste deficienze, acute e rese più sensibili dall'intensificarsi dei trasporti, anche in rapporto all'integrazione europea, hanno costituito lo sfondo dell'azione intrapresa dal Governo nell'autunno scorso per potenziare l'azienda ferroviaria, al duplice scopo di metterla in grado di soddisfare le accresciute necessità del paese e di rendere la sua rete adeguata a sostenere l'intensificazione di attività prevista per il prossimo decennio. È stato, così, impostato, sugli studi condotti dall'azienda e sulle prospettive indicate dai tre esperti Longo-Onida-Saraceno, il piano de-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

cennale di 1.500 miliardi. Il Governo faceva proprie le proposte della commissione e il Parlamento ha approvato la legge 27 aprile 1962, n. 211, che contempla, appunto, un piano decennale di investimenti in favore delle ferrovie.

Si tratta di uno sforzo finanziario di proporzioni veramente notevoli, al quale il paese si è sottoposto per dare alla sua rete ferroviaria l'efficienza e modernità di mezzi che i tempi richiedono. Ma esso non va valutato soltanto nel quadro del settore che direttamente investe, bensì anche in riferimento alla politica di programmazione del Governo, volta a dare alla nostra espansione economica nuovo impulso e più armonico sviluppo. Mentre infatti il piano sta a confermare l'importanza dei trasporti come mezzo di sostegno e propulsione delle attività produttive, il più ampio panorama della programmazione, cui va necessariamente ricondotto, richiama, ancora una volta, alla funzione strumentale del trasporto.

Da ciò derivano due conseguenze, che non sono antitetiche se non apparentemente, ma che in realtà si integrano a vicenda. La prima è che lo stesso carattere strumentale del trasporto ne impone la più attenta considerazione nel quadro della programmazione economica generale; la seconda è che proprio questo carattere — e qui rispondo ad un'altra obiezione dell'onorevole Marchesi — rende particolarmente prudenti nel fare una valutazione autonoma delle esigenze del settore, perché non accada di creare strutture che per difetto o per eccesso intralcino lo sviluppo delle attività, cui debbono invece docilmente servire.

La legge d'approvazione del piano è oggi una felice realtà. Non ritengo necessario esporre i criteri generali cui essa è informata, che sono stati in questa sede oggetto di approfondita e appassionata discussione, ma credo di dover sottolineare come la sua approvazione e la sua attuazione costituiscono il fatto nuovo, la circostanza più importante che domina oggi, e dominerà per molti anni, la realtà dei trasporti ferroviari. Perché, oltre ad essere un fatto tecnico relevantissimo, il piano decennale costituisce di per se stesso un importante atto di politica dei trasporti, suscettibile di essere condizionato da direttive di politica dei trasporti, ma nello stesso tempo, di condizionare a sua volta tale politica.

L'esecuzione del piano imporrà, infatti, di volta in volta, determinate scelte, suggerirà determinati indirizzi, proporrà determi-

nate soluzioni che forse era impossibile prevedere prima dell'approvazione legislativa di un così vasto impegno di ammodernamento e potenziamento tecnico.

Oltre, infatti, a contribuire efficacemente all'equilibrio della nostra espansione produttiva, alla valorizzazione e al progresso delle varie zone del paese, il piano permetterà di dare un più elevato impulso alla partecipazione ferroviaria al traffico globale, con particolare riguardo al traffico merci: settore, questo, in cui saranno decisamente rafforzate le possibilità, anche agli effetti concorrenziali, del servizio ferroviario. Sarà superfluo, a questo proposito, ricordare che il traffico merci non potrebbe oggi comunque espandersi, perché è giunto quasi a saturazione il suo potenziale, che il piano ha appunto la funzione di ampliare.

Per quanto la stessa legge d'approvazione stabilisca che il Governo dovrà dare conto al Parlamento dell'esecuzione del piano soltanto entro il 31 marzo 1966, in allegato alla *Relazione economica generale*, mi è gradito anticipare fin d'ora tutte quelle informazioni e notizie che possono essere utili, in quest'aula, per fare il punto sulla situazione.

Debbo premettere che Governo ed azienda hanno, con encomiabile solerzia, bruciato i tempi per rendere operativo il piano del primo quinquennio all'inizio del suo periodo di attuazione, e cioè all'inizio dell'esercizio 1962-1963, in modo da avviare, senza ulteriore indugio, quell'opera di recupero dell'arretramento tecnico che era stata riconosciuta indispensabile per riportare l'azienda delle ferrovie al livello di prestigio tenuto in passato.

L'articolazione in piani parziali, deliberati con separati decreti interministeriali, opportunamente consentita dalla legge, ha senza dubbio facilitato tale rapidità d'azione. Tanto che, a distanza di appena due mesi dall'approvazione della legge, già nel giugno scorso il piano relativo al primo quinquennio era già quasi integralmente operativo. Attualmente resta solo da approvare la ripartizione dei 5 miliardi destinati al potenziamento delle società a partecipazione nazionale delle ferrovie dello Stato che svolgono attività automobilistica e complementare dell'esercizio ferroviario, e i relativi studi sono in avanzato corso.

I provvedimenti che saranno attuati con il finanziamento di 800 miliardi, autorizzato per il primo quinquennio, risultano conformi alle direttive del Parlamento, quali sono scaturite dalle discussioni svoltesi in sede di

approvazione del piano e soddisfano gli impegni assunti dal Governo in tale occasione. Essi, per altro, sul piano tecnico rispondono ad un triplice ordine di fondamentale finalità e cioè: *a*) recuperare l'arretrato di manutenzione e di rinnovamento degli impianti e dei mezzi, mediante un intervento straordinario concentrato nel tempo al fine di riportare, il più rapidamente possibile, il sistema ferroviario nazionale al livello di giusta efficienza: in una parola, pervenire al riclassamento della rete; *b*) migliorare le caratteristiche delle linee, degli impianti e del parco in quei settori che hanno già chiaramente manifestato la loro insufficienza a far fronte alle intensità di traffico che le impegna e pertanto costituiscono strozzature inammissibili su itinerari fondamentali della rete: provvedere cioè all'adeguamento del sistema ferroviario alle concrete esigenze del traffico; *c*) elevare il livello di potenzialità del parco e delle linee per metterle complessivamente in condizioni di rispondere alle esigenze qualitative e quantitative del traffico dei prossimi anni in base a previsioni a medio termine (un decennio); e, cioè, prevedere il potenziamento della infrastruttura ferroviaria.

Per rispondere a tali finalità, ed in ossequio al disposto legislativo, il fondo globale di 800 miliardi è stato così ripartito:

1°) 320 miliardi sono destinati al materiale rotabile. Le nuove costruzioni da realizzare in questo campo andranno, in parte, a sostituire il materiale che, per vetustà e per caratteristiche tecniche ormai superate, non può essere ulteriormente mantenuto in esercizio, e, in parte ad aumentare la consistenza attuale per fronteggiare gli incrementi del traffico.

La ripartizione della somma predetta tra i vari tipi di materiale rotabile risulta, in cifre arrotondate, la seguente: mezzi di trazione elettrici e *diesel* (locomotive da treni e da manovra, elettromotrici, automotrici e relativi rimorchi) 92 miliardi e mezzo; materiale per trasporto viaggiatori 76 miliardi e mezzo; materiale per trasporti merci (compreso bagagliai e postali) 133 miliardi; navi-traghetto 13 miliardi; riserva per imprevisti 5 miliardi.

2°) 100 miliardi per il rinnovamento dell'armamento. I lavori previsti serviranno a portare a compimento il recupero dell'arretrato di rinnovamento dell'armamento dei binari fin qui costituitosi e, in relazione alla intensità del traffico delle linee interessate, verranno impiegate rotaie nuove del tipo più moderno.

3°) 335 miliardi per gli impianti fissi. Essi vengono impegnati in provvedimenti necessari per aumentare la sicurezza dell'esercizio, per accrescere la potenzialità delle linee e degli impianti e per altri interventi rivolti ad adeguare l'efficienza aziendale alle esigenze. Sono compresi in questo stanziamento: riclassamento della sede e delle opere d'arte 24.000 milioni; raddoppio di linee 115.000 milioni; predisposizione sede per quadruplicamenti 3.000 milioni; rettifiche di tracciati 30.000 milioni; adeguamento di piazzali di stazioni e di nodi 57.000 milioni; estensione trazione elettrica a corrente continua 17.000 milioni; potenziamento impianti di sicurezza e segnalamento, telecomunicazioni, ripetizione in macchina dei segnali 33.500 milioni; riclassamento e potenziamento fabbricati di servizio e impianti connessi 38.000 milioni; eliminazione di passaggi a livello e miglioramento di protezioni 17.500 milioni.

4°) Infine, 40 miliardi per alloggi del personale, che risolveranno in notevole parte il problema dell'abitazione per i ferrovieri, dando all'azienda più ampia libertà d'azione nei trasferimenti e più serene condizioni di lavoro a numerosi dipendenti.

Fra le linee da ammodernare e potenziare, non sono comprese a ragion veduta, quelle di minor traffico, per le quali sono in corso studi da parte dell'apposita commissione, e che nel loro complesso costituiscono il problema così detto dei rami secchi. Denominazione, questa, della quale, negli ultimi tempi, si è precisato il concetto, inteso più nel significato dei tronchi ferroviari a scarso traffico che in quello di linee passive. Si è posto, in altre parole, maggiormente l'accento su quanto è stato sempre affermato dai responsabili organi di Governo: e cioè che il problema del ridimensionamento si pone non per quelle linee, e sono molte, che, pur avendo una gestione deficitaria, appaiono giustificate da ragioni economico-sociali, ma per quelle altre per le quali — essendo esse già praticamente abbandonate dall'utenza — non si ravvisano concreti motivi di interesse pubblico per giustificare aggravii finanziari per lo Stato. Ed è questo l'orientamento al quale l'azione del Governo intende rimanere fedele.

In seguito alle conclusioni alle quali pervenne la commissione dei tre esperti, sono stati costituiti e funzionano egregiamente particolari gruppi di studio che di ogni linea esaminano l'andamento del traffico, i costi, le entrate, le possibilità di vita, la funzione effettivamente assolta, anche in rapporto alle prospettive di sviluppo economico delle zone.

i provvedimenti da adottare. Ogni decisione, quindi, che sarà necessario adottare, sarà adottata a ragion veduta, dopo un obiettivo e ponderato esame: posso anticipare, comunque, che la soppressione completa del servizio ferroviario viaggiatori da sostituire con autoservizi potrà riguardare una estesa di non più di 2.000 chilometri di linee, per molte delle quali verrebbe mantenuto su rotaia il servizio merci nel più economico regime di raccordo.

Per la restante rete fortemente deficitaria, per una estensione di circa 3.600 chilometri, verrebbero invece programmati e gradualmente attuati più limitati provvedimenti e si provvederebbe al riclassamento ed ammodernamento delle attrezzature e dei mezzi di esercizio, nell'intento di pervenire ad una gestione più efficiente e maggiormente economica. Sono infatti convinto — e ritengo che questo mio punto di vista possa trovare larghi consensi in questa Assemblea — che molti dei cosiddetti rami secchi non sono tali costituzionalmente, ma soltanto in dipendenza di circostanze meramente contingenti e transitorie, talune interne all'esercizio ferroviario e derivanti dall'insufficienza di attrezzature e di mezzi che tuttora pesa sulla vita dell'azienda, talune esterne ad esso esercizio e connesse con le condizioni ambientali di depressione economica delle zone interessate. Queste potranno essere rimosse dall'azione generale che il Governo alacremente svolge per il risanamento delle aree a più basso livello produttivo, quelle da una politica aziendale, cauta ma aperta alle prospettive dell'avvenire, che attraverso il potenziamento e il miglioramento dei servizi offerti sappia da un lato contenere la concorrenza degli altri mezzi di trasporto, dall'altro farsi stimolo di più intense correnti di traffico.

Si è ben lungi, dunque, dal prevedere — come in taluni ambienti si è mostrato di paventare — indiscriminati provvedimenti di chiusura, ma sta invece di fatto che il problema delle linee fortemente deficitarie viene esaminato non esclusivamente sotto l'aspetto strettamente economico-aziendale, bensì tenendo debitamente conto delle particolari esigenze sociali delle zone interessate, nella necessaria armonizzazione delle esigenze settoriali con quelle più generali di sviluppo dell'economia italiana. E quindi da auspicare che a tale responsabile atteggiamento degli organi del Ministero dei trasporti corrisponda la fattiva collaborazione degli onorevoli parlamentari, delle autorità locali e degli enti economici e sindacali.

Complessivamente, con i provvedimenti di ridimensionamento da attuarsi nei limiti e nei sensi ora chiariti, si conta di poter realizzare una economia netta di gestione valutabile, attendibilmente, in 7-9 miliardi di lire all'anno, e di poter evitare oneri di rinnovamento di attrezzature e di mezzi di esercizio per un valore di alcune decine di miliardi, che non potrebbero davvero considerarsi un investimento produttivo.

Assicuro, comunque, che in nessun caso le popolazioni interessate avranno alcunché da perdere nella sostituzione del servizio ferroviario, ché, anzi, il nuovo servizio automobilistico migliorerà quasi sempre le condizioni del trasporto, quanto meno in relazione alle particolari caratteristiche del nuovo mezzo che, non vincolato al percorso della rotaia, potrà raggiungere anche centri abitati ora non direttamente serviti dalla ferrovia.

Circa poi il mancato stanziamento di fondi sul piano degli 800 miliardi nel settore delle linee secondarie debbo sottolineare che esso è giustificato dalla considerazione che stanziamenti in proposito potranno essere fatti sul bilancio ordinario, resi possibili dall'entrata in vigore della stessa legge 27 aprile 1962, n. 211, che prevedendo notevoli stanziamenti per manutenzione e rinnovi, apre nuove possibilità per il bilancio ordinario. Ma logicamente, provvedimenti del genere potranno essere adottati soltanto dopo che sulle linee interessate sarà stata detta una parola definitiva.

Non dobbiamo però dimenticare, a questo riguardo, che il 91,09 per cento del prodotto totale della rete è dato dalle linee più produttive, che costituiscono il 50 per cento di quelle esistenti. La proporzione tra tali cifre è per se stessa, mi sembra, chiaramente significativa della entità e gravità del problema.

Alla rapidità esplicita dagli organi governativi e dall'azienda nell'azione amministrativa inerente all'attuazione del piano, è seguito l'impegno dell'azienda a dare corso all'affidamento delle commesse e alla esecuzione delle opere. Posso assicurare che tale azione si sta svolgendo con encomiabile solerzia, tanto che risultano già approvati provvedimenti e commesse per 34.000 milioni, 16.000 milioni e 68.000 milioni nel quadro, rispettivamente, del piano parziale per gli impianti fissi, del piano parziale per l'armamento e del piano parziale per il materiale rotabile.

Il piano del primo quinquennio è almeno per due terzi un piano di necessità, in quanto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

risponde ad esigenze già mature, dato l'arretrato che si era costituito in diversi settori aziendali, e per il quale l'aspetto tecnico prevale su quello economico.

D'altra parte, non va trascurata la considerazione che gli investimenti per potenziamenti del settore ferroviario manifestano la loro efficacia a lungo termine, per cui non è da escludere che iniziative non coordinate prese nei settori concorrenti potrebbero determinare spostamenti di traffico a favore di questi ultimi, non sempre recuperabili e, quindi, suscettibili di modificare le previsioni di base.

Di tali eventuali spostamenti occorrerà tener conto soprattutto per quanto riguarda le opere da programmare nel secondo quinquennio.

D'altra parte, altre modifiche potrebbero essere suggerite dalla rapidità sempre crescente con la quale vanno mutandosi le condizioni generali, ed in particolare quelle del mercato dei trasporti. La legge stessa, del resto, prevede la possibilità di tali eventuali variazioni.

È per tali ragioni che venne stabilito dalla legge che entro il 30 giugno 1956, e cioè un anno prima dell'inizio del secondo quinquennio, il ministro dei trasporti presenterà al Parlamento una relazione sull'esecuzione data nel quadriennio al piano e formulerà le proposte e gli interventi di spesa per il secondo piano quinquennale.

La illustrazione dei problemi di potenziamento tecnico porta il discorso su un altro importante argomento, che riguarda l'elemento fondamentale dell'esercizio ferroviario, cioè l'uomo: l'uomo, che costituisce la forza come la debolezza di qualsiasi organizzazione. Non vi è infatti progresso tecnico, non vi è ritrovato scientifico o macchina di ingegnosa fattura che possa non dico eliminare ma soltanto ridurre nella sua attività veramente motrice, anzi creatrice, la funzione dell'uomo, sia che essa si espliciti nella impostazione dei dati dai quali prenda avvio un processo di produzione automatica, sia che più modestamente si eserciti in un'azione di vigilanza e di limitati interventi successivi sull'operato dei mezzi meccanici. Anzi, quanto più progredito e perfetto è l'apparato di tali mezzi, tanto più si esalta, nei suoi risultati, sia positivi sia negativi, la presenza dell'uomo, con i suoi pregi, le sue passioni, le sue debolezze. Orbene, il personale ferroviario, per nobile tradizione cui è rimasto costantemente fedele, è fornito di spiccato senso del dovere, di spirito di sacrificio, di

attaccamento al servizio. Dai quadri dell'alta dirigenza a quelli delle più modeste categorie, esso costituisce, per capacità professionale e qualità umane, un complesso di prim'ordine, cui più volte è stato dato in questa stessa Assemblea un riconoscimento che qui desidero confermare.

Per altro, in una massa di quasi 200 mila persone è naturale che possano incontrarsi soggetti nei quali tali doti siano meno accentuate o vengano ad affievolirsi. Ma non si risparmiino cure — e da parte mia ho richiamato gli organi aziendali sulla necessità di continuare ad agire costantemente in tal senso — perché, attraverso un'azione capillare, siano tenute vigilmente deste nel personale addetto all'esercizio ferroviario la coscienza e la consapevolezza del proprio dovere e sia esaltato il senso di responsabilità di ognuno.

Non vi è dunque — o vi è soltanto in limiti del tutto normali per un complesso umano di tali proporzioni — un problema di disciplina del personale delle ferrovie. In altra sede, parlando a proposito di manchevolezze e di errori emersi in occasione dei recenti dolorosi episodi che hanno funestato l'esercizio ferroviario, escludevo che potessero attribuirsi a un rilassamento del senso del dovere per riportarli piuttosto al quadro generale delle condizioni che caratterizzano la vita moderna, le quali tendono a porre in difficoltà le facoltà umane di concentrazione con conseguenti attimi di distrazione che in questo campo la stessa celerità dei mezzi oggi a disposizione dell'uomo rende sovente fatali. Il rilievo mi sembra pienamente valido, perché si tratta d'un fenomeno che si verifica non soltanto nel campo al quale allora mi riferivo, ma è purtroppo largamente diffuso in altri campi, come mostrano, ad esempio, i numerosi incidenti automobilistici che insanquinano così frequentemente le nostre strade.

A farvi fronte, l'amministrazione ha attuato e va attuando tutte quelle provvidenze che valgano a rendere più sereno l'ambiente del lavoro e meno gravoso il servizio, specialmente per il personale addetto al movimento e alla condotta dei treni, e in primo luogo la riduzione dell'orario di lavoro, che negli ultimi tempi è stato notevolmente alleggerito. Desidero a questo punto assicurare l'onorevole Gerardo Bianchi che i rilievi dei quali ieri sera egli si è fatto eco saranno tenuti presenti dall'amministrazione.

In proposito, desidero richiamarmi a quanto ebbi a dichiarare alla Camera lo scorso giugno, rispondendo alle interrogazioni di

numerosi colleghi circa il doloroso sinistro verificatosi a Voghera. Dissi allora che l'orario di lavoro per il personale di macchina è mediamente di cinque ore e 36 minuti al giorno, di fronte ad un orario di 6 ore e 34 minuti previsto dalla legge e dai regolamenti. Le mie dichiarazioni hanno suscitato qualche risposta polemica da parte di organi di stampa, che si sono fatti eco di associazioni sindacali. Senonché esse non sono suscettibili di rettifiche, perché rispecchiano la situazione effettiva. Posso aggiungere che la divergenza dell'orario giornaliero da me indicato e quello che gli si oppone è in parte dovuta alla diversità dei modi di calcolarlo. Mentre, infatti, io mi riferivo all'orario giornaliero medio calcolato sulla base di una settimana di sette giorni, i miei interlocutori trascurano nel loro calcolo il settimo giorno, cioè quello festivo, con il che la media sale notevolmente. Ma, chiarita l'origine del dissenso formale, resta da dire che, qualunque sia il sistema di valutazione, non muta la realtà del fatto che l'orario di lavoro del personale di macchina sia contenuto entro limiti notevolmente più bassi di quelli legali.

Altre provvidenze attuate in favore del personale concernono il suo trattamento giuridico ed economico, che ha formato oggetto in questi anni di costante attenzione della azienda. Rammenterò i provvedimenti legislativi emanati nell'autunno dello scorso anno per la determinazione delle piante organiche, per l'aumento delle competenze accessorie, per l'instaurazione del sistema delle promozioni a ruolo aperto. Si tratta di un complesso di provvedimenti con i quali il Governo è venuto incontro alle richieste delle categorie interessate, mentre sono tuttora in corso di studio taluni aggiustamenti allo stato giuridico del personale approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425.

Confido che a questa particolare attenzione del Governo verso i ferrovieri possa da parte loro fare riscontro un sempre maggiore attaccamento all'azienda, alle sorti della quale, in definitiva, sono legate anche quelle del suo personale.

Un cenno a parte, nell'esame dei problemi fondamentali delle ferrovie dello Stato, merita un argomento che investe l'azienda nel suo complesso, cioè quello della sua struttura. Fra le aziende di Stato, quella ferroviaria è l'unica che operi in competizione con i privati, il che implica che essa debba dare al proprio esercizio un carattere industriale e commerciale certamente ben più accentuato di quanto può essere sufficiente per le altre.

Naturalmente, anche nella prospettiva di una moderna politica dei trasporti, le ferrovie dello Stato saranno sempre chiamate ad assicurare, come ho già chiaramente sottolineato, importanti funzioni di interesse pubblico, per cui il controllo dello Stato dovrà sempre efficacemente estrinsecarsi. Ma autonomia e controllo non sono concetti antitetici, né sul piano dottrinale, né su quello dei fatti, per cui il problema di contemperare le due esigenze può ritenersi sicuramente realizzabile.

Auspico, pertanto, che lo schema di disegno di legge per l'ordinamento dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato pendente dinanzi alla Camera possa seguire sollecitamente il suo iter. È ben vero che secondo alcuni la riforma delle ferrovie non può essere disgiunta da quella del Ministero. Convengo su tale concetto come convengo, ed avrò occasione di tornarvi sopra fra poco, sulla necessità della riforma del Ministero; tuttavia sul piano pratico nulla impedisce che possa frattanto essere attuata la riforma aziendale, da me auspicata sin dal 1953, in quanto questa non pregiudica quella del Ministero, della quale può anzi costituire un primo punto fermo.

Per concludere la mia esposizione sull'azienda ferroviaria vorrei sottolineare, riallacciandomi a quanto ho affermato all'inizio su una visione più vasta dei problemi dei trasporti, che essa ha rilievo eccezionale non soltanto per la funzione propulsiva che esercita in favore dell'intero apparato produttivo italiano, ma anche per le possibilità che ha nel passato offerto quale strumento di politica economica. Ancor oggi, nonostante la possibilità di manovrare altre leve, non di rado gli interessi dell'azienda delle ferrovie dello Stato, in quanto tale, risultano diffusamente e notevolmente subordinati a quelli di carattere generale.

Così tutto il sistema tariffario delle ferrovie dello Stato, tanto per il livello quanto per la struttura, appare non improntato ad una politica aziendale che si ponga come obiettivo, non dico l'equilibrio del bilancio, ma anche soltanto il contenimento della lievitazione dei costi.

Non mi dilungherò su tutta una serie di obblighi, che altri mezzi di trasporto non hanno o hanno in misura attenuata, come quello di esercitare linee e servizi non remunerativi, di trasportare anche nei periodi di punta — almeno nei limiti dei mezzi disponibili e salvo impedimenti di forza maggiore

— di pubblicare ed applicare la tariffa con il rispetto della parità di trattamento.

Tutto ciò, se si riflette negativamente sui risultati finanziari dell'azienda, esercita, per contro, una influenza stimolante sullo sviluppo economico e sociale del paese.

È ben vero che da molte parti si sostiene che l'azione dello Stato potrebbe esercitarsi più efficacemente e logicamente con interventi diretti sui singoli settori economici, piuttosto che con il ricorso agli strumenti indiretti che offre il trasporto e in particolare quello ferroviario. Certo, in tal modo si eviterebbe di introdurre eccessive turbative nel mercato dei trasporti, che ha una sua logica da rispettare al fine di raggiungere un punto di equilibrio corrispondente al massimo interesse per la collettività. È perciò attendibile che verso soluzioni del genere si debba forse progressivamente andare, anche sotto la spinta delle clausole del trattato di Roma. A tale proposito desidero precisare che sia il *memorandum* sulla politica comune, citato dall'onorevole Bogoni, sia il programma di azione su detta politica, al quale ha fatto allusione l'onorevole Marchesi, non costituiscono formali proposte della Commissione sulle quali il Consiglio dei ministri della Comunità sia già chiamato a decidere, ma soltanto il punto di vista della Commissione medesima, su cui questa ha inteso provocare uno scambio di vedute delle categorie e degli organismi interessati nonché le reazioni dei governi dei sei paesi e del Consiglio dei ministri.

Tenendo conto di tali vedute e di tali reazioni, la Commissione predisporrà le sue proposte ufficiali sulle quali, secondo la procedura prevista dal trattato, il Consiglio si dovrà pronunciare, e fino alla fine della seconda tappa all'unanimità, e non a maggioranza, dopo aver sentito il Comitato economico e sociale e l'Assemblea.

È indubbio che il trattato si prefigge il raggiungimento dei suoi scopi attraverso una economia di mercato. Ciò non esclude, per altro, interventi regolatori e moderatori dei pubblici poteri che evidentemente non debbono essere in contrasto con tale fine. Inoltre sono previste norme speciali per i trasporti che, senza pregiudicare la loro funzione strumentale, consentono di tener conto degli aspetti particolari del settore e invocare determinate misure quando le disposizioni riguardanti il regime dei trasporti decise in sede comunitaria potrebbero recare pregiudizio al tenore di vita e alla occupazione di talune regioni. Sia nella fase preparatoria sia in quella decisoria, tenendo comunque fede

agli impegni assunti con il trattato, ci si adopererà con ogni mezzo consentito perché le deliberazioni comunitarie si armonizzino con gli interessi del nostro paese e consentano l'attuazione di quella politica dei trasporti che in Italia si intende seguire in funzione e nel quadro della programmazione generale.

La determinazione degli atteggiamenti italiani verrà fatta evidentemente nel pieno rispetto delle procedure e delle competenze previste dalla nostra Costituzione.

Per quanto concerne alcuni argomenti particolari relativi alla politica comune che sono stati ieri ricordati, desidero comunicare che, per il momento, il Governo italiano si è espresso favorevolmente ad un aumento dei contingenti stradali nella misura necessaria in relazione all'aumento degli scambi comunitari, ma senza che ciò pregiudichi la questione della liberalizzazione dei trasporti nel quadro della politica comune. Tale atteggiamento tende ad evitare dannose strozzature nei nostri scambi ed è pure nell'interesse dei nostri autotrasportatori che potranno proiettare le loro possibilità di lavoro anche all'estero.

Quanto ai trasporti per conto proprio, non si può che convenire sulla necessità che essi esercitino la loro attività esclusivamente nell'interesse e per conto delle aziende alle quali appartengono. A tal fine verrà, in sede comunitaria come anche in sede nazionale, perseguita l'attuazione di una adeguata disciplina e di seri controlli, in modo da evitare ogni abuso sia nei rapporti interni, sia in quelli esterni.

La soppressione dei prezzi e delle condizioni che importino qualsiasi elemento di sostegno e protezione nell'interno di una o più imprese particolari è prevista dal trattato a decorrere dall'inizio della seconda tappa. Sono per altro possibili deroghe all'accennato divieto, avendo particolare riguardo alle esigenze di una politica regionale autonoma e alle necessità delle regioni sottosviluppate. D'intesa con gli altri ministeri interessati ed in particolare con quello dell'industria e del commercio e con quello dell'agricoltura, è stato sostenuto che le nostre tariffe, che presentano elementi di sostegno, sono giustificate dalle particolari condizioni previste dal trattato per il loro mantenimento. Le decisioni definitive non sono ancora intervenute e si continuerà a propugnare di fronte alla Commissione quelle ragioni che appaiono valide e sono conformi agli interessi del nostro paese.

Passando a parlare del complesso delle altre attività del Ministero dei trasporti, mi

sia lecito riallacciarmi a quanto dinanzi accennavo parlando della riforma di struttura dell'azienda delle ferrovie dello Stato, perché analogo discorso deve farsi anche nei riguardi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione come dello stesso dicastero. Sta di fatto che lo sviluppo assunto da tutti i servizi di trasporto pubblici e privati, che in questi ultimi anni si sono venuti incrementando con un ritmo il quale rasenta il vertiginoso, ha determinato un rilevante aumento anche quantitativo dei multiformi, complessi e delicati compiti dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in tutti i settori di sua competenza.

Questo aumento quantitativo, nuovi ed impegnativi compiti, quali quelli derivanti, ad esempio, dall'applicazione del nuovo codice della strada; i progressi della tecnica e della attività scientifica nei settori che ci interessano, i quali comportano anche nuove visuali e nuovi sistemi di lavoro; le esigenze sempre crescenti del pubblico, che chiede giustamente agli organi dello Stato servizi efficienti e rapidi; taluni nuovi orientamenti organizzativi e di scienza dell'amministrazione postulano sempre più un riordinamento dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché dello stesso Ministero, nelle sue strutture sia centrali sia periferiche.

Il problema non sorge infatti soltanto in relazione ai settori ora affidati all'Ispettorato della motorizzazione civile, ma va riguardato da un punto di vista più ampio, specie per ciò che si riferisce alle strutture centrali, secondo quanto ho accennato prima, in dipendenza anche dell'inserimento dell'intero settore dei trasporti italiano nel settore dei trasporti europei.

Già due disegni di legge, all'esame del Parlamento, hanno offerto le prime concrete occasioni per affrontare il problema: il disegno di legge, dianzi richiamato, sulla riforma dell'ordinamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato e il disegno di legge sull'aviazione civile.

Il primo dei due, oltre ad ispirarsi a concetti nuovi per l'ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato, prevede un ufficio autonomo di controllo il quale, composto di funzionari provenienti dalle due attuali direzioni generali, potrebbe costituire la base o il nucleo di un organismo più vasto, con compiti di più ampio respiro, interessanti tutta l'amministrazione dei trasporti.

Il secondo disegno di legge, come noto, risponde alla naturale esigenza, riconosciuta in tutti i principali paesi, di inquadrare l'aviazione civile nell'organo statale che sovrain-tende agli altri settori dei trasporti.

Ma il problema è vasto e complesso e comprende numerosi altri aspetti, che riguardano la competenza anche di altre amministrazioni e sui quali ovviamente non può qui pronunciarsi il ministro dei trasporti.

Per quanto invece concerne specificamente l'organizzazione periferica dell'Ispettorato della motorizzazione civile, si è già provveduto ad istituire in ciascun capoluogo di provincia gli uffici provinciali autoveicoli, destinati a divenire poi gli uffici provinciali veri e propri, che dovranno assolvere in futuro tutti i compiti dell'ispettorato in ogni settore di sua competenza.

Sempre allo scopo di migliorare l'organizzazione periferica, è allo studio l'istituzione di nuovi reparti automobilistici sperimentali, oltre ai cinque già esistenti in Torino, Milano, Verona, Bologna e Napoli.

Al fine poi di rendere sempre più efficienti i collaudi e le revisioni degli autoveicoli circolanti, sembra ormai indifferibile istituire, in ogni centro dotato di un rilevante parco automobilistico, apposite stazioni, con apparecchiature idonee e personale specializzato. La questione è allo studio con i competenti dicasteri finanziari.

Il progredire della tecnica e la necessità, per l'amministrazione, di tenersi sempre aggiornata, anche ai fini di una maggiore efficacia nel controllo della produzione industriale, renderebbero, inoltre, indispensabile il potenziamento di tutti gli organismi speciali già funzionanti (centri sperimentali di fonometria, di fotometria, per motori, per gli impianti a fune) e l'istituzione, ove possibile, dei nuovi organismi che dovessero rivelarsi necessari per il migliore espletamento dei compiti istituzionali. L'attuazione di questo programma, per altro, è subordinata, oltre che alle disponibilità finanziarie, ad una maggiore disponibilità di personale.

Da questa rapida rassegna dei compiti in parte nuovi che la dinamica trasformazione della vita del paese pone all'attività dell'ispettorato, emerge il complesso delle difficoltà, determinate dall'insufficienza delle strutture e dei mezzi, tra le quali esso opera. Ciò va anche detto perché sia dato al suo personale un meritato riconoscimento. La capacità professionale, il senso di responsabilità e di attaccamento al dovere di cui esso continuamente dà prova, moltiplicandosi per far fronte alle

accresciute esigenze del servizio, costituiscono la migliore garanzia di successo per le auspiccate riforme.

Ho dianzi accennato al vertiginoso ritmo di sviluppo dei trasporti pubblici e privati. Mi sia lecito tornarvi un istante sopra, per poche brevi precisazioni che debbo all'onorevole Marchesi circa i suoi rilievi sull'incremento dei consumi relativi ai trasporti, superiori all'incremento medio dei consumi generali, nel quale egli ritiene di poter scorgere un elemento negativo. Tale maggiore incremento, sul quale influisce in maniera particolare lo sviluppo della motorizzazione, non va considerato soltanto nel quadro degli ultimi anni, perché è anche il frutto della precedente stasi della nostra economia: è cioè animato da una carica di ricupero che non mancherà di esaurirsi una volta che, riguadagnato il tempo perduto, il fenomeno potrà seguire il ritmo dello sviluppo economico generale. Comunque, è un segno di benessere, del quale non possiamo che rallegrarci; e d'un benessere che si va diffondendo proprio nei ceti meno agiati, perché l'aumento delle unità in circolazione è determinato anzitutto dalla diffusa adozione di mezzi motorizzati da parte di impiegati e operai per recarsi al posto di lavoro. La parte di popolazione esclusa dai benefici di questa espansione viene sempre più riducendosi, ed in questo processo vengono naturalmente eliminati gli squilibri regionali, nel senso che l'incremento si verifica in percentuale più elevata nelle zone meno motorizzate. Del resto, se, come ha rilevato l'onorevole Marchesi, continuando con il ritmo di sviluppo attuale nel 1970 avremo un'automobile ogni 7 abitanti, data la composizione media della famiglia italiana, gli esclusi dal beneficio saranno molto meno di coloro che ne godranno.

Né è a dirsi che la motorizzazione privata comporta automaticamente una esasperata elevazione del costo globale del trasporto, perché a parte il fatto che, per quanto potenziati, i servizi pubblici potrebbero essere pur sempre inadeguati dato l'aumento crescente del fenomeno degli spostamenti, nella valutazione del costo globale va anche considerato l'elemento tempo e la sua economia e non soltanto dal punto di vista puramente materiale, ma anche sotto il profilo umano, morale e spirituale, per le possibilità che tale economia offre all'utente e alla sua famiglia.

Nel quadro delle attività dell'ispettorato un settore particolarmente delicato è quello delle ferrovie in concessione, per il quale come forse per nessun altro si impongono oggi decisioni chiare e nette. Non è a dire, con

questo, che tale servizio di trasporto, così come è esercitato attualmente, debba aprioristicamente considerarsi superato. È vero, invece, che anche esso, come qualunque altro sistema, nei casi in cui non risponda più in maniera adeguata al soddisfacimento del pubblico interesse, va sostituito con altri sistemi più efficienti. E nell'espressione « sistema » è da comprendere il mezzo tecnico, oppure la forma giuridico-economica con la quale il servizio viene esercitato, oppure l'uno e l'altra.

Senza essere rigidamente ancorati a questo o a quel principio teorico che porti necessariamente con sé quella o quell'altra determinata soluzione, è da ritenere — in particolare nel settore dei trasporti — che le soluzioni vadano ricercate di volta in volta, singolarmente — anche se inquadrare in una politica coerente ed unitaria — in aderenza con quelle determinate singole esigenze, di quella determinata singola zona, per quel determinato singolo servizio.

Alla stregua di ciò, le ferrovie in concessione non si possono ritenere un mezzo oppure un sistema di trasporto assolutamente superati e, quindi, da abolire. Ciascun sistema, ciascun mezzo, può avere ancora la sua funzione — pur se ridimensionata — da svolgere.

Nella seduta del 29 marzo ultimo scorso, in sede di discussione del disegno di legge per il rinnovamento e riclassamento delle ferrovie dello Stato, rispondendo ad onorevoli colleghi i quali avevano sollevato anche il problema delle ferrovie concesse, dichiaravo essere intendimento del Governo di affrontare tale problema in maniera concreta. Desidero ora confermare in pieno i principi allora esposti: la situazione delle ferrovie esercitate in regime di concessione richiede provvedimenti urgenti e decisi. Quei servizi ferroviari che per continuare a sopravvivere comportano pesanti sacrifici finanziari da parte dello Stato, saranno sostituiti con altri più moderni ed economici sistemi di trasporto, assicurando in ogni caso il soddisfacimento delle esigenze di natura sociale.

Anche nel bilancio ora in esame è stanziata, per sovvenzioni e sussidi integrativi di esercizio, una somma piuttosto rilevante. Si tratta di complessivi 17 miliardi 113 milioni e 500 mila lire, previsti ai capitoli 40, 43 e 52; al capitolo 40, per sovvenzioni alle ferrovie, sono stanziati lire 9.084.500.000; al capitolo 43, per sovvenzioni alle tranvie extraurbane, lire 100.000.000; al capitolo 52, per sussidi integrativi di esercizio e spese per gestioni dirette, lire 8.030.000.000.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

Orbene, senza volere escludere *a priori* interventi dello Stato là dove preminenti eccezionali motivi di pubblico interesse lo richiedano senza alternative, occorre che l'impiego del pubblico denaro, per fini che possono essere perseguiti ugualmente con altri mezzi e senza alcun costo per lo Stato, cessi una volta per sempre.

Questa è la linea che il Governo intende seguire, con la dovuta cautela, con attento studio dei vari problemi, ma con estrema decisione.

Ho avuto modo di accennare in Commissione che per il loro ammodernamento occorre una cifra complessiva che si aggira sui 120 miliardi, che si ha difficoltà a reperire.

Vi spaventa tale cifra, ma non vi spaventano i 17 miliardi all'anno, dice l'onorevole Marchesi. Ci angustia, per la verità, l'una e l'altra cifra e l'ammodernamento deve evidentemente tendere ad eliminare i sussidi integrativi. Ma la somma per farlo aumenterebbe ancora di più se si dovesse procedere al riscatto totale, non solo perché ci sarebbe anche il suo onere, ma perché non ci sarebbe l'apporto del capitale privato, la cui partecipazione attenua l'onere pubblico.

Non vi è dubbio che il coefficiente di esercizio di molte linee è peggiorato, ma ciò è dovuto soprattutto a due cause, che è bene ricordare: livello tariffario, che ha una sua evidente ragione sociale, e oneri notevolmente accresciuti per il personale, le cui spese, in genere, ammontano a circa il 70 per cento di tutte le spese di esercizio. Del resto va rilevato che l'ammodernamento ha comportato un notevolissimo aumento del traffico, che, essendo svolto a tariffe vincolate e per lo più preferenziali, non è bastato a compensare l'aumento delle spese che deriva dall'aumento del programma di esercizio.

Un particolare problema, in questo panorama, è quello che riguarda le ferrovie calabro-lucane, già sollevato alla Camera anche in occasione della discussione della legge sul piano decennale di riclassamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato da numerosi colleghi e per le quali si è avuto un voto, credo, unanime, che riecheggiava le ripetute richieste dei vari enti locali, delle varie province interessate a quelle ferrovie.

Dissi allora che avrei precisato la posizione del Governo sulla questione in sede di discussione di bilancio del dicastero. Posso ora confermare quel che ho detto in Commissione, e cioè che, dopo approfondito esame da parte dei dicasteri competenti a norma del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, è in-

tendimento del Governo di procedere all'anticipato riscatto della rete delle Calabro-lucane, in vista della peculiarità della loro situazione giuridica, la quale si presenta, rispetto a quella delle altre ferrovie concesse, con caratteristiche del tutto singolari, che fanno della convenzione tuttora vigente con la società concessionaria uno strumento particolarmente oneroso per il pubblico erario. È in corso, al riguardo, la diffida alla società concessionaria ai sensi dell'articolo 193 del citato testo unico. Non si è invece ravvisata l'opportunità di un provvedimento di inserimento nella rete delle ferrovie dello Stato, in quanto si è dovuto riconoscere che non sussistono i necessari presupposti obiettivi, ma neanche di carattere tecnico, quale, ad esempio, quello della identità dello scartamento, che consiglino l'inclusione delle Calabro-lucane nella rete delle ferrovie dello Stato. Il Governo quindi ritiene di dover proporre al Parlamento che esse vengano affidate ad una gestione governativa, così come già si fa per i servizi di navigazione lacuale e per talune ferrovie in concessione.

Non si tratta di una nazionalizzazione fuori programma, ma di un semplice anticipato riscatto, reso possibile per la scadenza dei termini previsti, tanto di quelli di legge, quanto di quelli della convenzione.

Per quanto riguarda il settore delle autolinee è da rilevare che la rete non contempla quest'anno modificazioni quantitative paragonabili a quelle verificatesi in passato e attraversa, piuttosto, una fase di assestamento, che non esclude però il costante adeguamento dei servizi alle pubbliche necessità.

La situazione può riassumersi nelle seguenti cifre di raffronto fra il 1961 e il 1962. Le cifre del 1962 comprendono i dati statistici dei primi cinque mesi e le previsioni — formulate sulla base di tali dati — per il resto dell'anno.

Il numero complessivo delle autolinee extraurbane, da 10.360 del 1961, sale nel 1962 a 10.396; lo sviluppo della rete nazionale da 522.113 chilometri a 528.311 chilometri; la percorrenza in autobus-chilometro è di 762 milioni 824 mila nel 1961 e di 799 milioni 321 mila nel 1962; i viaggiatori-chilometro sono, nel 1961, 16 miliardi e 250 milioni e, nel 1962, 16 miliardi e 550 milioni; il numero dei viaggiatori trasportati, rispettivamente, di 1 miliardo e 250 milioni e di 1 miliardo e 300 milioni; il numero degli autobus, da 18.150 del 1961, sale a 18.500 nel 1962.

Le cifre esposte, come dicevo poc'anzi, denotano un periodo di assestamento del settore;

ma talune di esse, in particolare quelle degli autobus-chilometro, dimostrano la sua piena vitalità, specie per ciò che riguarda la sensibilità nel corrispondere alle sempre nuove esigenze di miglioramento dei servizi in atto.

Piena vitalità, dunque, anche se in presenza di un certo qual disagio economico, che i pubblici poteri non possono ignorare e che non deriva da difetti del sistema ma da fattori estranei di varia natura.

È confortante rilevare come l'adeguamento e il miglioramento dei servizi avvenga soprattutto nel mezzogiorno d'Italia, dove l'impulso alle varie attività economiche e la creazione di nuove zone industriali suscitano naturalmente sempre più vasti e complessi rapporti. Ciò si riferisce sia al traffico commerciale sia allo spostamento delle masse operaie dai luoghi di residenza ai centri di lavoro.

Non meno interessante è il processo di adeguamento delle autolinee di gran turismo: l'industria turistica tende, infatti, a valorizzare sempre nuove zone, allargando così l'interesse dei turisti italiani e stranieri verso itinerari ancora sconosciuti o non sufficientemente valorizzati.

Come noto, è all'esame del Parlamento il disegno di legge destinato a dare alle autolinee una nuova, più moderna efficiente disciplina. Essa darà un avvio decisivo alla soluzione dei molteplici problemi che interessano il settore. Io mi auguro che il Parlamento possa, prima della fine della legislatura, approvare questa nuova disciplina anche in vista del fatto che essa è ormai reclamata urgentemente da nuove esigenze e nuove situazioni, a regolare le quali sono ormai del tutto impari le vecchie norme della legge 28 settembre 1939, n. 1822. Ricorderò, a questo proposito, le prospettive e i problemi aperti dalla costruzione delle nuove autostrade cui ha fatto riferimento poc'anzi l'onorevole Concas.

In sede di discussione della legge sul piano di ammodernamento e riclassamento delle ferrovie dello Stato, accettando in parte un ordine del giorno dell'onorevole Riccardo Lombardi, dichiarai l'impegno del Ministero di non aprire al traffico autoservizi nuovi su tali grandi arterie fintanto che non fosse approvato il predetto disegno di legge, per non compromettere con soluzioni parziali e situazioni precostituite la nuova normativa. Tale impegno, tuttora naturalmente valido nel senso di non concedere nuove autolinee, costituisce per se stesso un obiettivo richiamo alla urgenza del problema.

Naturalmente, resta impregiudicata la possibilità di autorizzare, per eventuali autolinee

già in esercizio, lo spostamento di parte del percorso sulla autostrada, a fini non di traffico, ma esclusivamente di transito, perché sarebbe del tutto improvido non permettere ai trasporti collettivi l'uso di beni pubblici realizzati con notevoli sforzi finanziari, nei casi in cui ciò possa farsi migliorando il servizio senza turbare l'equilibrio esistente nelle zone interessate.

L'onorevole Marchesi ha ieri detto che il disegno di legge non può servire neanche come base di discussione. Evidentemente non posso essere d'accordo con lui. Non è poi esatto che il nuovo testo non muti nulla, perché la materia è stata rielaborata in aderenza alle mutate situazioni.

Ciò non significa che non si possano prevedere delle nuove norme aggiuntive e modificative al testo base. Io stesso ho avuto già altra volta occasione di dire, e l'ho ribadito agli stessi concessionari, che occorrerà forse prevedere un maggior potere di iniziativa della pubblica amministrazione e la possibilità di concentrazione dei servizi di determinate zone; un tale sistema lo ritengo più utile e razionale per risolvere i problemi dei quali si è occupato acutamente ieri l'onorevole Colasanto, che pensava di ovviarvi con la istituzione di una cassa di compensazione.

In ordine a quello che in definitiva sarà l'atteggiamento del Governo in tema di politica concessionale relativamente alle autostrade, come pure in materia di autoservizi sostitutivi di servizi ferroviari, desidero ripetere ciò che in proposito ho già detto in Commissione, e cioè che tale atteggiamento sarà precisato nel corso del dibattito sul disegno di legge testé richiamato, concernente la nuova disciplina delle autolinee, in quanto è quella la sede più propria per la puntualizzazione di tutti gli aspetti del problema. Fin d'ora posso, per altro, dichiarare che la posizione del Ministero terrà ben presenti nuova disciplina delle autolinee, in quanto una soluzione rispondente ad una superiore valutazione dell'interesse pubblico non può prescindere da alcuni elementi obiettivi, quali la capacità delle strade, l'entità del traffico sui vari tipi di infrastrutture e la capacità di compensazione reciproca fra i vari mezzi di trasporto, ma soprattutto le possibilità delle strade e le esigenze della circolazione cui hanno fatto cenno l'onorevole relatore e con commosse parole l'onorevole Geffer Wondrich.

Un cenno particolare merita l'autotrasporto di merci, per l'ingente complesso di moderni mezzi impegnati, per la grande potenzialità di trasporto che fa del settore un potente stru-

mento al servizio dell'economia del paese, per la estrema mobilità e vitalità che lo caratterizza, per il rilevante numero di persone che nel settore medesimo sono stabilmente occupate o gravitano intorno ad esso.

L'autotrasporto di merci è, allo stato attuale, ancora disciplinato dalla vecchia legge n. 1349 del 20 giugno 1935 e da numerosi decreti ministeriali di applicazione. È con questi ultimi — taluni dei quali abbastanza recenti — che, dal dopoguerra in poi, si è inteso adattare, di volta in volta, le norme in vigore alle nuove condizioni del mercato, sia pure temporaneamente, in attesa che la situazione obiettiva permetta di provvedere in modo più organico.

Da tempo è stata riconosciuta l'opportunità di una riforma della legge del 1935; da più parti si è lamentato il rinvio delle iniziative necessarie.

La realtà è che il mutevole evolversi del fenomeno dell'autotrasporto, in fase di continuo adattamento, sia sul piano interno sia su quello internazionale, ha consigliato di non affrontare ancora in maniera definitiva la completa nuova regolamentazione del settore e di preferire, invece, l'uso di provvedimenti singoli, contingenti, nel quadro della vecchia legge. Non a caso ho accennato ad aspetti non solo nazionali ma internazionali, perché, in sostanza, proprio dai concreti orientamenti internazionali dovranno trarre ispirazione i principi cui informare la nuova disciplina dell'autotrasporto di merci anche sul piano interno.

Preoccupazioni sono state manifestate da qualche parte per quelli che potranno essere i futuri orientamenti di politica economica, governativa nel settore dei trasporti su strada. Posso assicurare al riguardo che le apprensioni, gli allarmi sono ingiustificati, perché nessuno pensa di negare la piena validità dell'iniziativa privata in questo campo, il che non esclude ma anzi postula coordinamenti e controlli.

Desidero anzi ricordare, a proposito di taluni rilievi mossi in sede di Commissione circa squilibri tuttora esistenti nel settore dei trasporti, anche sotto il profilo territoriale, che se nonostante tali squilibri le esigenze delle varie zone hanno potuto essere in gran parte soddisfatte, il merito va in buona parte all'iniziativa privata che con la sua azione dinamica e capillare riesce ad adeguarsi con estrema prontezza all'evolversi delle situazioni locali.

E, del resto, la stessa natura intrinseca del trasporto la quale fa sì che non si tratti

di scegliere fra alternative estreme — la liberistica e la pubblicistica — bensì di armonizzare mediante una oculata azione di coordinamento l'interesse pubblico che il trasporto sempre riveste con l'iniziativa privata, che dà sviluppo e propulsione al settore.

A proposito dell'autotrasporto merci, come pure degli altri tipi di trasporto, è stata lamentata una insufficienza delle rilevazioni statistiche dall'onorevole Marchesi, il quale ha anche affermato che la commissione Papi si sarebbe trovata in difficoltà nell'espletamento del suo compito per la mancata collaborazione degli uffici del Ministero. Desidero al riguardo precisare anzitutto che da parte di detti uffici fu sempre fornito con prontezza tutto il materiale a disposizione richiesto. Per altro, in particolare, non è esatto che non esistano rilevazioni statistiche in materia di trasporti automobilistici merci: basta consultare le pubblicazioni al riguardo e soprattutto la recentissima pubblicazione curata dall'Ente autotrasporti merci (cui è demandato il compito di effettuare accertamenti statistici sugli autotrasporti di cose dalla legge 5 gennaio 1953, n. 33) che ha per titolo: *Statistica nazionale sugli autotrasporti di cose al 31 dicembre 1961*. Del pari, non è esatto che per il settore delle ferrovie in concessione non si disponga di dati analitici, come osservava l'onorevole Cuttitta: basta consultare la *Statistica dei servizi pubblici dei trasporti in concessione*, che ogni anno l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione pubblica e nella quale sono elencati analiticamente tutti i dati relativi a tutti i servizi pubblici di trasporto non gestiti direttamente dallo Stato, come saggiamente accennava poc'anzi l'onorevole Sammartino.

Un'attività destinata certamente a sviluppo è quella della navigazione interna. I progressi raggiunti, sia per ciò che si riferisce al numero dei natanti e alla quantità di traffico, sia per ciò che riguarda le attrezzature, sono soddisfacenti se si considerano le gravi distruzioni sopportate durante il periodo bellico e le difficoltà incontrate nella ripresa.

Per andare incontro alle necessità del settore, aiutandolo nell'ammirevole sforzo sostenuto, il Governo ha presentato — o meglio, ripresentato in questa legislatura — un disegno di legge, già approvato dal Senato, che contempla una serie di provvidenze destinate ad agevolare il miglioramento e lo sviluppo della navigazione interna in Italia. È augurabile che il provvedimento possa divenire legge prima della fine della legislatura.

Nel settore della motorizzazione, per lo studio degli importanti problemi tecnici riguardanti la sicurezza stradale degli autoveicoli, è vivamente sentito il bisogno della istituzione di un apposito centro sperimentale, con edifici per le prove di laboratorio e per le esperienze dirette sui veicoli, nonché una pista per le prove su strada. Tale centro, le cui caratteristiche tecniche sono già state studiate in linea di massima, permetterà di potenziare e approfondire l'opera di studio ad alto livello attualmente già svolta dall'ispettorato e che i continui progressi della tecnica della motorizzazione rendono indispensabile.

È anche allo studio la creazione di un centro di ricerche per l'unificazione con mezzi meccanici delle operazioni di collaudo e revisione degli autoveicoli e delle relative procedure amministrative.

Il contributo che l'ispettorato dà alla sicurezza della circolazione e, quindi, alla prevenzione degli incidenti stradali si esplica — oltre che nei controlli sui mezzi meccanici e sulle parti di essi — anche nell'opera svolta nei confronti del fattore uomo, attraverso la vigilanza sulle scuole per conducenti e le operazioni relative al rilascio delle patenti di guida.

Particolare cura viene posta nell'espletamento dell'importantissimo compito della vigilanza sulle autoscuole, che è stata intensificata per un efficace controllo dei metodi di insegnamento, delle attrezzature didattiche, della regolarità delle frequenze degli allievi e della idoneità degli insegnanti ed istruttori.

Circa il rilascio delle patenti, disposizioni tassative sono state impartite affinché gli esami si svolgano con la dovuta severità e dando preminente importanza alla prova pratica. La media dei candidati respinti agli esami è stata, nel 1961, del 40 per cento.

È allo studio l'opportunità di istituire un particolare tipo di patente per la guida di moto e autoveicoli aventi caratteristiche di alta velocità.

Opera di grande rilievo compie l'ispettorato anche nella specifica attività di prevenzione degli incidenti stradali: con l'analisi tecnica dei vari incidenti per individuarne le cause, con lo schedario dei conducenti (al quale è stato, quest'anno, aggiunto uno speciale schedario per le patenti rilasciate all'estero), con una capillare attività di educazione e propaganda, attraverso manuali e volantini distribuiti gratuitamente, documentari cinematografici, consulenze radio-televisive.

Un settore particolare della motorizzazione che si sta sviluppando ogni anno di più è

quello della motorizzazione agricola. Allo stato attuale, sono in esercizio 285 mila trattrici agricole, 120 mila rimorchi, 180 mila macchine agricole semoventi.

Nel 1961, d'intesa con il Ministero della agricoltura e delle foreste, dopo le prove effettuate presso sei centri particolarmente attrezzati ed all'uopo autorizzati, sono stati omologati 90 prototipi di macchine agricole.

Da quanto ho accennato all'inizio della mia esposizione in merito all'ampliarsi dell'orizzonte nel quale vanno ormai collocati i nostri problemi dei trasporti, dalla illustrazione che ho testé fatto per i singoli settori, emergono chiaramente quali siano gli orientamenti generali che il Governo intende seguire per una più attiva politica dei trasporti.

Si tratta, innanzi tutto, di inserire i nostri interessi nel vasto quadro europeo e di essere parte attiva nella definizione delle intese internazionali che, inevitabilmente, verranno a condizionare la nostra politica. Il potenziamento dell'azienda delle ferrovie dello Stato deve essere attuato proprio in questa prospettiva europea perché in essa, specialmente, il mezzo ferroviario può confermare e sviluppare le sue grandi possibilità.

Debbono essere poste le migliori condizioni tecniche, economiche e giuridiche per lo sviluppo dei trasporti su strada — sia di viaggiatori sia di merci — per consentire che essi continuino a recare un alto contributo al progresso sociale ed economico delle singole zone del paese.

L'incremento della navigazione interna, perché sia messa in grado di soddisfare pienamente le esigenze del suo specifico settore, e la disciplina della circolazione ai fini di una sempre migliore tutela della incolumità dei cittadini costituiscono infine altri due settori in cui il Ministero è notevolmente impegnato.

Per l'attuazione di questa politica occorre, per altro, una più moderna, efficiente e completa struttura degli organi attraverso i quali l'azione governativa si esplica, soprattutto al fine di poter disporre degli strumenti necessari ad un maggiore e più dinamico coordinamento. Posso affermare che già esistono i nuclei fondamentali di questa vasta attività, e nella mia esposizione ne ho sottolineato i più importanti. Si tratta, ora, di sviluppare la nostra azione, lungo le direttrici indicate, ed è quello che il Governo intende fare perché il settore dei trasporti costituisca in grado sempre più alto un fattore attivo dello sviluppo economico del paese al servizio della collettività.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

Ma perché l'azione del Governo possa svolgersi con la prontezza, la fermezza e il dinamismo che l'urgenza dei problemi richiede, occorre che essa trovi nell'opinione pubblica un ambiente favorevole; occorre, soprattutto, che tragga fondamento e vigore dai vostri consensi. Mi sia lecito perciò — nel sollecitare l'approvazione del bilancio che ho avuto l'onore di illustrarvi e nel ringraziarvi della benevola attenzione con la quale avete seguito questa mia esposizione — concludere richiamando ancora una volta l'importanza essenziale degli argomenti discussi. Perché se spesso in passato i trasporti poterono essere misura del grado di floridezza di un popolo, questa è, veramente, più che mai l'ora dei trasporti. Il portentoso sviluppo economico al quale oggi assistiamo riposa in gran parte sulle intensificate attività di traffico dall'uno all'altro paese, dall'uno all'altro continente. È un processo di proporzioni grandiose che investe il mondo attuale. Noi potremo parteciparvi, onorevoli colleghi, come parte determinante con prospettive tanto più larghe quanto più tempestivamente avremo dato piechezza di efficienza ai nostri sistemi di trasporti. (*Vivi applausi al centro*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

CUTTITTA, *Segretario*, legge:

« La Camera,

riconosciuta la necessità dell'ammodernamento e del potenziamento del collegamento ferroviario tra il Tirreno e l'Alto Adige che possono ottenersi soltanto con la creazione della direttissima Spezia-Parma-Suzzara-Verona;

considerato che da molti anni i comuni, le camere di commercio, tutte le popolazioni da Firenze a La Spezia, da Mantova a Parma, chiedono tale soluzione, sempre ostacolata dall'esistenza della concessione in gestione privata del tronco Parma-Suzzara ove numerosi mortali incidenti si sono susseguiti per l'incuria della società concessionaria,

invita il Governo

a riscattare con tutta urgenza la linea Parma-Suzzara, ed inserirla nella rete statale allo scopo di attuare il più sollecito potenziamento della rete La Spezia-Brennero ».

GORRERI DANTE, MONTANARI SILVANO, BIGI, MONTANARI OTELLO, BARONTINI, FOGLIAZZA, PAJETTA GIAN CARLO, CLOCCHIATTI, AMBROSINI, TREBBI, BORELLINI GINA.

« La Camera,

considerate le attuali condizioni di particolare arretratezza del servizio ferroviario passeggeri e merci in cui versano le linee interne al triangolo Milano-Bologna-Verona,

rilevato che esse in realtà sono parte integrante della rete fondamentale e delle grandi linee ad esse parallele o di percorso più breve, e possono servire ad alleggerire il sovraccarico delle attuali linee Torino-Milano-Venezia, Imperia-Genova-Venezia, Verona-Genova-La Spezia, Verona-Bologna;

invita il Governo

a disporre l'immediato inizio delle opere di rinnovamento e di potenziamento degli impianti fissi, del materiale rotabile, ecc., compresa la elettrificazione sulle linee: Milano-Cremona-Mantova, Piacenza-Cremona-Mantova-Monselice, Verona-Mantova-Modena, Verona-Suzzara-Parma-La Spezia ».

MONTANARI SILVANO, FOGLIAZZA, BIGI, TREBBI, GORRERI DANTE, BORELLINI GINA, CLOCCHIATTI, BARONTINI, MONTANARI OTELLO, AMBROSINI.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Gorreri, proprio perché, considerando il problema aperto, ritengo che in questo momento esso necessiti ancora di un ulteriore approfondimento, tanto più che esso incontra un ostacolo di carattere finanziario che investe non soltanto il riscatto in sé, ma anche le spese conseguenti che sarebbero necessarie per l'ammodernamento della ferrovia. Dopo queste dichiarazioni, mi permetto, nell'interesse stesso del problema, di pregare l'onorevole Gorreri di non insistere per la votazione. Il problema non è chiuso, ripeto; però oggi non può essere affrontato e risolto. Ieri sera l'onorevole Gorreri mi chiedeva: quando si affronterà allora, nel 1990? Da qui al 1990 vi sono 28 anni. Quindi c'è tempo! Penso che il problema meriti di essere approfondito, ma oggi non è possibile fare altro.

Non posso accettare l'ordine del giorno Montanari Silvano, perché impegna il Governo a provvedere all'elettrificazione di varie linee ferroviarie, mentre la direzione generale delle ferrovie è orientata — e, secondo me, molto saggiamente — verso la « dieselizzazione », anche perché la possibilità di utilizzo d'una delle ferrovie, prevista nell'ordine del giorno come una trasversale surrogatoria della Genova-Milano-Venezia, non si appalesa conveniente. È vero, sì, che questa

trasversale è più breve di circa 34 chilometri della Genova-Milano-Venezia, ma è altrettanto vero che è a semplice binario e quindi ha un potenziale assai inferiore alla Milano-Venezia.

PRESIDENTE. Chiederò ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori insistono a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

Onorevole Gorreri?

GORRERI. Non insisto, ma vorrei chiedere al ministro alcune spiegazioni. Egli ha detto che occorre un ulteriore approfondimento del problema; però è da tener presente che il problema è aperto fin dal 1946. Il ministro è a conoscenza che la concessione sarebbe stata prorogata alla chetichella fino al 1990? Si dice che si vuole assicurare alla società una certa continuità di concessione; in cambio sarebbero ammodernati i passaggi a livello per impedire i luttuosi incidenti che si sono finora verificati.

Il ministro sa che due anni fa gli uffici competenti del Ministero dei trasporti erano del parere che con il secondo piano quinquennale questa linea sarebbe stata riscattata?

Vorrei che il ministro rispondesse a queste due domande. Per giustificare il rifiuto al riscatto l'onorevole ministro ha avanzato il motivo del finanziamento. Inoltre, il ministro ha detto in Commissione che si tratta di una linea complementare. Queste due argomentazioni non possono essere accolte. Qui vi è sotto qualche altra cosa. Si suppone che in occasione di un incontro, avvenuto alla prefettura di Reggio Emilia, sia stata assicurata una proroga fino al 1990. Questo vuol dire che il Ministero ha fatto marcia indietro e non vuole procedere al riscatto.

La Parma-Suzzara non può essere complementare come può essere la Suzzara-Ferrara. La Parma-Suzzara è una linea di collegamento indispensabile delle linee La Spezia-Parma e Mantova-Verona. È una strozzatura di una lunga arteria dal Tirreno all'Alto Adige.

Nessuno può negare l'utilità di una direttissima Spezia-Brennero via Parma-Suzzara-Mantova, che accorcerebbe anche il percorso. Si tratterebbe in sostanza di una linea di 44 chilometri.

Dal punto di vista economico la creazione di una direttissima dal Tirreno al Brennero è l'unica soluzione. Le altre vie sono più costose e più lunghe. La distanza da Parma a Mantova via Modena, è di 115 chilometri, di 75 via Piadena e di 63 via Suzzara. Questa ultima linea è dunque più breve, rispetto alle altre due, rispettivamente di 52 e di 12 chilometri. Va inoltre tenuto presente che i con-

vogli pesanti dello Stato immessi sulla linea Spezia-Parma vengono deviati verso Modena, con la conseguenza di effettuare un più lungo percorso e di appesantire la linea Bologna-Milano, già di per sé sovraccarica.

Occorre d'altra parte considerare che lo Stato spende già per quella linea centinaia di milioni. La Società veneta riscuote 78 milioni annui di sovvenzione, mentre la metà del finanziamento di 359 milioni previsto dalla legge del 1958 è a carico dello Stato. Di conseguenza, se si addiverrà all'ammodernamento della linea, ciò avrà luogo grazie al contributo dello Stato, mentre gli impianti rimangono gestiti in subconcessione da una società privata del gruppo « Sade » che, oltre tutto, impone tariffe superiori di circa il nove per cento a quelle dello Stato (360 lire in seconda classe sui 44 chilometri del tratto Parma-Suzzara) e pratica un trattamento insoddisfacente al personale, che è continuamente in agitazione per il miglioramento delle sue condizioni.

In base alla legge del 1958, la Società veneta avrebbe dovuto procedere entro tre anni al rinnovamento degli impianti, ma solo in questi giorni la stampa ha dato notizia dell'acquisto da parte della direzione di tale società di due automotrici che verranno immesse sulla linea, però, soltanto nel 1963.

È un fatto che detta linea possiede ancora la massciata e le rotaie del tempo della sua costruzione (1880), mentre sono di poco migliorati da allora il materiale rotabile e le segnalazioni.

Grave è stata la situazione dei passaggi a livello, ove si sono verificati numerosi incidenti mortali.

Per queste ragioni mi auguro che il ministro voglia riesaminare il problema e attendendo da lui una precisa risposta, soprattutto per quanto si riferisce all'esattezza o meno delle notizie diffuse negli ultimi tempi circa il rinnovo della concessione.

PRESIDENTE. Onorevole Silvano Montanari?

MONTANARI SILVANO. Non insisto, signor Presidente, in quanto l'opposizione manifestata dall'onorevole ministro nei confronti di questo ordine del giorno, comporta da parte mia la necessità di non richiederne la votazione.

Il ministro ha detto che da Genova a Venezia il percorso via Monselice è inferiore di 34 chilometri rispetto al percorso via Milano. Si tratta però di sapere quanto esteso sia il ventaglio della città e delle zone che vedono in questa linea la via più breve verso Venezia e Trieste.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 18 SETTEMBRE 1962

Ecco un elenco delle principali città: da Ventimiglia vi sono 25 chilometri in meno, da Imperia ve ne sono 35, da Savona 45, da Asti 51, da Alessandria 51, da Piacenza 101, da Cremona 91.

L'importanza della Verona-Mantova-Suzzara, già grande per La Spezia-Verona, è aumentata dal fatto che essa è parallela al tratto Bologna-Verona della direttissima Brennero-Roma. Questo tratto della direttissima è a un solo binario, il raddoppio è necessario e sarà fatto, ma trascorreranno numerosi anni prima di giungere alla sua realizzazione. Ben più sollecito può essere il rinnovamento e la elettrificazione da Verona a Suzzara e da Suzzara a Modena.

È vero, signor ministro, tutte e tre le linee cui mi sono riferito sono sempre state considerate secondarie, idonee esclusivamente ai traffici locali. Ma il loro chilometraggio, la loro disposizione geografica, la necessità di procedere senza indugi alla decongestione dei traffici sulle grandi linee ad esse parallele, il bisogno di attenuare lo squilibrio crescente tra lo sviluppo economico e sociale dell'alta Lombardia e quello della bassa padana, tutto ciò porta a consigliare l'inserimento nella rete fondamentale della Piacenza-Monselice, della Parma-Suzzara-Verona, della Verona-Modena. Invece, non solo qui viene ribadito il carattere locale di quei tronchi, ma — pur se si procederà ai già troppo procrastinati lavori di manutenzione e di rinnovo — qualora tale classificazione assunta come obbligatoria venisse mantenuta per i prossimi dieci anni, in funzione di quella che viene definita la razionale tendenza seguita dalla amministrazione (volta cioè a concentrare il massimo sforzo sugli itinerari fondamentali) nel 1972 avremmo allora grandemente aumentato il distacco già esistente tra i servizi ferroviari delle grandi linee e quelli delle secondarie.

« Poche ma buone » non può essere e non è una razionale tendenza quando si voglia davvero rinnovare e potenziare dalle fondamenta le ferrovie dello Stato. Tutte le linee utili e necessarie devono essere mantenute in servizio, potenziate, ammodernate e classificate non più in base a quanto abbiamo ereditato dal passato, non più seguendo a lunga distanza e con passo lento quanto la realtà sociale ed economica porta di nuovo e di diverso, ma secondo una valutazione corrispondente ai grandi spostamenti delle popolazioni alle grandi modifiche nel volume della produzione e dei traffici intervenute in quell'area così grande che è la valle padana.

Le popolazioni, tutti gli amministratori, gli enti e le organizzazioni sindacali, i partiti delle province di Mantova, Cremona, Piacenza, Modena, La Spezia ed altre ritengono oggi di essere nel giusto sostenendo quanto noi abbiamo qui presentato. Pur se oggi sono insodisfatte e deluse, non abbandonano la loro convinzione e confidano di riuscire prima o poi a far accogliere dal Ministero dei trasporti le loro richieste. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Desidero dire all'onorevole Gorreri che non sono informato della proroga di cui egli ha parlato. Se è stata disposta, ciò sarà avvenuto attraverso una normale procedura. Comunque, anche l'eventuale proroga della convenzione, di per sé, non esclude la possibilità del riscatto che può essere esercitato trascorsi i venti anni dalla concessione, secondo la legge, o trascorso il periodo previsto nella convenzione. Circa l'altra affermazione, che cioè era stato assunto l'impegno che nel piano quinquennale si sarebbe provveduto a riscattare la ferrovia, devo dire che tale impegno certamente non poté essere assunto, poiché il piano quinquennale riguarda le ferrovie dello Stato, mentre la Parma-Suzzara è una ferrovia concessa all'industria privata, che dipende dall'ispettorato della motorizzazione, la cui spesa di riscatto non avrebbe potuto mai far carico al piano quinquennale.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei capitoli e dei riassunti per titoli e per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e di quelli dell'entrata e della spesa del bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato, nonché degli articoli del disegno di legge che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

FRANZO, *Segretario*, legge. (*V. Stampato n. 3595*).

(*La Camera approva i capitoli, i riassunti per titoli e per categorie, l'appendice e gli articoli del disegno di legge*).

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

La seduta termina alle 12,50.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE