

BOLLETTINO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

INDICE

TRASPORTI (X):	
<i>In sede referente</i>	Pag. 1
INDUSTRIA (XII):	
<i>In sede referente</i>	" 15
CONVOCAZIONI	" 15

TRASPORTI (X)

IN SEDE REFERENTE.

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 1963, ORE 9,30. — *Presidenza del Presidente SAMMARTINO.* — Intervengono il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, Corbellini e il Sottosegretario di Stato, Cappugi.

DISEGNO DI LEGGE:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (537-537-bis).

La Commissione continua e conclude l'esame del provvedimento, iniziato nella seduta di ieri.

Il deputato Cruciani illustra i seguenti ordini del giorno:

« La Camera,

considerate le crescenti esigenze del traffico che si svolge sulla linea ferroviaria Roma-Ancona;

ritenuta la necessità di potenziare tale linea, che rappresenta un essenziale asse di collegamento tra il Tirreno, l'Umbria e l'Adriatico, anche in funzione dell'auspicato sviluppo economico delle regioni umbra e marchigiana;

preso atto che il traffico sulla Roma-Ancona, salvo che per il primo breve tratto tra Roma e Orte, si deve svolgere su un unico binario, con gravi difficoltà e disagi per il suo regolare svolgimento,

invita il Governo

a disporre, nel quadro del Piano decennale di rinnovamento e potenziamento delle fer-

rovie (legge 27 aprile 1962, n. 211), il raddoppio dei binari, sia, e in via urgente, per il tratto Orte-Terni (dove detto raddoppio era già stato realizzato prima della seconda guerra mondiale, e dove pertanto esiste già la relativa sede), sia per il restante tratto Terni-Ancona, ai fini della migliore funzionalità del servizio » (1).

« La Camera,

considerato il crescente sviluppo dei traffici aerei, civili, anche sulle linee interne, e la preminente importanza che essi sono destinati ad assumere in un prossimo futuro;

constatato che l'Umbria è praticamente esclusa da questo processo di sviluppo, sebbene nell'anteguerra essa disponesse di numerosi campi d'aviazione (per esempio, a Perugia, a Terni, a Foligno, al Trasimeno) e addirittura di efficienti fabbriche di aeroplani, come la " Macchi " di Foligno e la S.A.I. di Passignano,

impegna il Governo

a disporre la realizzazione in Umbria di un efficiente aeroporto regionale per i traffici aerei civili, attraverso il miglioramento dell'esistente campo di Perugia-Sant'Egidio o di quello di Foligno, e la conseguente istituzione di regolari servizi di comunicazione aerea che vi facciano scalo » (2).

« La Camera,

in relazione alle persistenti voci di un prossimo smantellamento della ferrovia montana di Spoleto-Norcia, gioiello dell'ingegneria ferroviaria italiana, anche recentemente riammodernata con notevole spesa di pubblico denaro;

considerata l'essenziale funzione che adempie detta ferrovia per le depresse zone della montagna umbra, già gravemente minacciate di spopolamento — come ha rilevato anche l'ultimo censimento — per le conseguenze della crisi dell'agricoltura e della pastorizia;

considerato che detta ferrovia è essenziale mezzo di scambi commerciali e civili per quelle popolazioni; specialmente durante l'inverno, quando le strade sono spesso rese impraticabili dalla neve e dal ghiaccio;

considerato altresì che la ferrovia stessa riveste un eccezionale interesse turistico, inserendosi in un ambiente suggestivo e ricco di incomparabili bellezze naturali, che ben a ragione è stato paragonato a quello svizzero, e che comprende i meravigliosi campi di sci di Forca Canapine, gli incantevoli piani del Castelluccio nel mitico scenario dei monti Sibillini, e i ricordi storici e religiosi legati alle figure di San Benedetto da Norcia e di Santa Rita da Cascia,

impegna il Governo

a non dare corso al minacciato smantellamento, ma a studiare invece i tempi e i modi per il potenziamento e la valorizzazione della ferrovia Spoleto-Norcia, anche ai fini di un incremento dei traffici e di una conseguente economicità di gestione » (3).

« La Camera,

considerata la necessità di facilitare e incrementare i traffici ferroviari in Umbria e in Sabina, anche in considerazione dell'auspicato sviluppo economico di tali regioni, in atto gravemente ostacolato dalla deficienza delle infrastrutture, in particolare nel settore delle comunicazioni stradali e ferroviarie,

invita il Governo:

a) a predisporre gli strumenti idonei per l'ammodernamento e il potenziamento della ferrovia concessa « Centrale Umbra », sia attraverso il rinnovamento del materiale rotabile e degli impianti fissi, sia mettendo allo studio il prolungamento del percorso fino ad Arezzo, in modo di allacciarla alla linea di grande comunicazione Roma-Arezzo-Firenze, o fino a Forlì, per allacciarla all'altra grande linea Bologna-Forlì-Rimini-Ancona;

b) a provvedere al prolungamento fino a Chiusi della ferrovia statale Perugia-Tavernelle, anche allo scopo di evitare che l'Umbria resti priva di allacciamento con la linea Roma-Firenze quando fosse attuata la prevista variante di Montevarchi, che non passerebbe più per il nodo di Terontola;

c) a provvedere all'ammodernamento del materiale rotabile e alla elettrificazione della ferrovia statale Terni-Rieti-L'Aquila ». (4)

« La Camera,

considerati i disagi e i pericoli che comporta l'esistenza di passaggi a livello sulle strade che circondano alcune città umbre e sabine, come Perugia, Terni, Foligno, Rieti, che ne sono come rinserrate in essenziali punti di traffico,

impegna il Governo

a disporre le opere necessarie per l'eliminazione dei passaggi a livello siti nelle imme-

diate vicinanze o addirittura nella cerchia urbana dei centri sunnominati ». (5)

Il deputato Della Briotta illustra il seguente ordine del giorno, a firma anche del deputato Zappa:

« La Camera,

a conoscenza della grave situazione verificatasi nel comprensorio di bonifica del Pian della Selvetta (Sondrio) in conseguenza della realizzazione di un vaso nell'alveo dell'Adda da parte delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo:

ad accelerare le pratiche per il rimborso dei danni arrecati alle colture a seguito dell'anormale incremento della falda freatica;

a voler predisporre l'esecuzione delle opere necessarie per ripristinare il franco agricolo nella zona che è diminuito in modo anormale in conseguenza della costruzione del bacino d'invaso, con lo scopo di ovviare in modo permanente alla ricorrenza dei danni lamentati » (6).

Il deputato Zappa illustra il seguente ordine del giorno a firma anche del deputato Della Briotta:

« La Camera,

considerato lo stato di deperimento della ferrovia che congiunge Sondrio a Tirano, preso atto del testo della legge che dispone l'acquisizione allo Stato previa risoluzione consensuale della convenzione e dell'ordine del giorno approvato alla unanimità dalla Commissione trasporti il 16 gennaio 1963,

impegna il Governo

a prendere immediata decisione sulla base dei precedenti sopra richiamati seguendo la procedura più conveniente per lo Stato;

impegna

nell'ipotesi non sia possibile giungere alla risoluzione consensuale per mancato accordo sull'indennizzo, a gestire immediatamente detto tronco ferroviario attraverso un Commissario governativo;

impegna infine il Governo

a disporre l'ammodernamento del tratto di ferrovia » (7).

Il deputato Maulini illustra il seguente ordine del giorno, a firma anche dei deputati Baldini e Albertini:

« La Camera,

a conoscenza del grave stato di disagio creato al turismo e conseguentemente all'economia locale con la sospensione del servizio della ferrovia Stresa-Mottarone soprattutto all'inizio della imminente stagione invernale,

impegna il Governo a ripristinare il servizio sulla ferrovia stessa, sia pure provvisoriamente, mentre si conclude l'esame sulla opportunità di un suo radicale ammodernamento o della sua sostituzione con altri mezzi di trasporto » (15).

Il deputato Marras illustra il seguente ordine del giorno a firma anche dei deputati Pirastu, Berlinguer e Marchesi:

« La Camera,

considerando il potenziamento e il rinnovamento della rete ferroviaria in Sardegna una delle condizioni essenziali per il successo del piano di rinascita della Sardegna;

preso atto dello stato di grave arretratezza delle comunicazioni ferroviarie nell'isola,

invita il Ministro dei trasporti:

1) a disporre l'investimento in Sardegna di una quota del piano decennale, di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211, che sia sufficiente a realizzare il rinnovamento, riclassamento e potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari in Sardegna;

2) a progettare ed avviare a compimento alcune misure urgenti di ammodernamento, quali la elettrificazione della rete principale e la sistemazione del doppio binario nei tratti in cui si palesi necessario;

3) a promuovere il trasferimento allo Stato delle ferrovie complementari e in concessione in Sardegna;

4) a non procedere a ulteriori smantellamenti di linee in concessione e a provvedere al più presto alla regolamentazione del trattamento giuridico, economico e previdenziale degli assuntori di ferro-tranvie delle linee già smantellate in Sardegna » (8).

Il deputato Mannironi illustra i seguenti ordini del giorno:

« La Camera,

considerata la gravissima situazione economica in cui si trovano ancora gli assuntori delle ferrovie concesse per la cui posizione anche giuridica e previdenziale sono in corso avviati studi da lunga data e mai conclusi,

impegna il Governo

a presentare apposito disegno di legge che valga a risolvere definitivamente l'incresciosa situazione di una benemerita categoria » (32).

« La Camera,

considerate le attuali condizioni delle ferrovie concesse della Sardegna nelle quali, in base alla legge del 1952, n. 1221, sono stati eseguiti solo una parte dei lavori di ammodernamento a suo tempo approvati dai competen-

ti organi tecnici del Ministero dei trasporti e dalla Commissione interministeriale col consenso del Ministero del tesoro;

considerato altresì che se l'ammodernamento della rete delle ferrovie concesse non sarà integralmente attuato, sarà inefficiente ed improduttivo il lavoro fino ad ora eseguito, con grave pericolo per la sicurezza stessa dell'esercizio;

tenuto conto, infine, che, se non si consentirà di regolare dopo ultimati i lavori di ammodernamento i rapporti tra lo Stato e la società concessionaria col determinare provvisoriamente e poi definitivamente la sovvenzione chilometrica d'esercizio in applicazione alla legge del 1952, n. 1221, l'attuale gestione delle linee concesse costituirà un onere molto più gravoso per il bilancio statale costretto a derogare sempre i sussidi integrativi di esercizio per i quali sono inadeguati anche i fondi stanziati nell'attuale bilancio,

impegna il Governo

anche in relazione a tutte le altre società concessionarie, a reperire e stanziare i fondi necessari per completare i lavori di ammodernamento già iniziati, per regolare i rapporti con le società concessionarie anche per la copertura delle perdite di esercizio delle annate arretrate che, ingrossandosi di anno in anno, non fanno che aggravare i costi di esercizio e le relative integrazioni » (33).

« La Camera,

considerato il crescente sviluppo del traffico aereo tra la Sardegna e la Penisola;

tenuto conto che le attuali linee facenti capo a Cagliari ed a Pertilia non sono in grado di servire adeguatamente le esigenze della Sardegna nord orientale dove, tra l'altro, è in notevole rapidissimo sviluppo una consistente industria turistica alimentata anche da capitali esteri;

tenuto presente che l'aeroporto di Olbia che fu già utilizzato nel passato per usi militari e civili anche per scali di linee regolari, ha bisogno di un minimo di maggiori attrezzature perché possa essere messo in grado di servire per l'aviazione da trasporto pubblico e per quella da turismo;

considerato che, per l'esecuzione degli essenziali lavori di approntamento dell'aeroporto, la Regione, pur non essendo tenuta a farlo, ha preso formale impegno da contribuire alla spesa occorrente, in misura notevole,

impegna il Governo

ad adottare i necessari provvedimenti per approvare il progetto esecutivo predisposto per la pronta agibilità dell'aeroporto di Olbia, finanziando i lavori in aggiunta al contributo

della Regione; autorizzando e disponendo, nel frattempo, l'esercizio di una linea giornaliera diretta Pertilia-Roma che già ha funzionato anche nel passato » (34).

« La Camera,

tenuto conto della inadeguatezza attuale del servizio prestato dai soli due traghetti tra Civitavecchia e Golfo Aranci;

considerato che il continuo incremento del traffico non consente in modo assoluto alcuna interruzione o riduzione neppure provvisoria del servizio stesso, e che questo deve essere rigorosamente coordinato colle esigenze inderogabili imposte dalle nuove iniziative che sono state prese o stanno per prendersi nel settore agricolo, industriale e turistico anche in attuazione del Piano di rinascita,

impegna il Governo:

1) ad adottare i necessari provvedimenti per far in modo che, quando uno dei due traghetti attualmente in servizio, deve andare in bacino per lavori di manutenzione ordinaria o per altre esigenze tecniche, sia sostituito da un altro traghetto di cui l'amministrazione ferroviaria dispone, e in particolare col traghetto *Reggio* che fu a suo tempo costruito anche per la linea della Sardegna tanto che la Cassa per il Mezzogiorno diede un largo contributo alle spese di costruzione;

2) che, nel predisporre l'elenco di priorità delle merci da trasportare sui traghetti, si tenga conto, d'intesa con la Regione, dell'assoluta precedenza che meritano tutte quelle merci destinate in Sardegna per le esigenze dei nuovi impianti produttivi nel quadro dell'avviato processo di industrializzazione » (35).

« La Camera,

considerata l'attuale situazione degli impianti ferroviari della Sardegna, che presentano tuttora gravi deficienze anche solo in relazione alle odierne esigenze del traffico di molto aumentato specie dopo l'entrata in servizio delle navi traghetto;

considerato altresì che è da ritenersi per certo un ulteriore aumento del traffico, soprattutto in vista del crescente sviluppo delle attività produttive nel settore agricolo, industriale, turistico e quindi commerciale;

tenuto conto che è necessario ed indispensabile adeguare la potenzialità ed efficienza degli impianti per poter far fronte tempestivamente alle maggiori sicure richieste degli utenti in un avvenire molto prossimo,

impegna il Governo

a voler dare esecuzione ai primi progetti, già suggeriti dagli stessi servizi dell'amministra-

zione e da una Commissione ministeriale appositamente costituita, sulla base delle priorità, in ordine all'urgenza, indicate nelle proposte già formulate e caldegiate anche dalla Regione e da altri organismi economici della Sardegna » (42).

Il deputato Pezzino illustra il seguente ordine del giorno a firma anche dei deputati Abenante e Marchesi:

« La Camera,

considerato:

che i dirigenti responsabili dell'Amministrazione ferroviaria promuovono l'abbandono dei progetti previsti dal Piano decennale di ammodernamento delle ferrovie relativi alla ricostruzione e alla migliore funzionalità di alcune officine di riparazione del materiale rotabile, prospettano la chiusura di una parte di esse e in particolare di quella di Catania-Acquicella e tendendo così a sfaldare l'Azienda ferroviaria a vantaggio della grande industria privata;

che un simile proposito è in aperto contrasto con l'affermata volontà del Governo di stimolare il processo di industrializzazione del Mezzogiorno e delle isole;

che l'officina veicoli di Catania-Acquicella è stata ed è tuttora uno dei più importanti impianti meccanici della provincia, sia per il numero degli operai occupati che per la natura e quantità dei suoi macchinari, rappresentano uno dei pochi impianti industriali efficienti e stabili nella ancora così esile struttura industriale della Sicilia;

che l'Azienda ferroviaria non può e non deve subordinare il proprio futuro alla produzione privata, anche perché, specie nel Mezzogiorno, essa ha avuto ed ha tuttora una funzione di « pilota » e di « campione » nel campo industriale;

che non si possono ora distruggere i risultati dei sacrifici dei ferrovieri che voltero e realizzarono la ricostruzione post-bellica di quegli impianti;

che la realizzazione del progetto di liquidazione di essi danneggerebbe gravemente le 280 famiglie dei benemeriti ferrovieri che vi lavorano e che il suo solo annuncio ha già provocato l'allarme e la sdegnata protesta delle maestranze tutte;

impegna il Governo

a sconfessare i propositi di eliminazione dell'officina veicoli di Catania-Acquicella ed a procedere, invece, a tempi accelerati, all'attuazione di tutte le misure di ammodernamento e di potenziamento previste per essa dal piano decennale » (41).

Il deputato Lusoli illustra il seguente ordine del giorno a firma anche dei deputati Zanti Tondi Carmen e Marchesi:

« La Camera,

considerato che l'Amministrazione provinciale di Reggio Emilia ha recentemente programmato di dare una gestione pubblica a tutti i servizi di trasporto di persone di interesse provinciale:

che la società S.A.R.S.A., che svolge tale servizio in una parte del territorio, ha cessato la sua attività cedendo ad altra società il suo pacchetto azionario e che essendo pertanto venuta meno la concessione originaria, il Ministero dei trasporti deve dare vita ad un nuovo atto concessionale;

ritenuto:

che tutte le iniziative degli Enti locali intese al coordinamento dei trasporti debbano essere incoraggiate, anche in ossequio al dettato costituzionale che affida alle regioni attribuzioni di ordine legislativo in materia di trasporti,

impegna il Governo

a valersi dei suoi poteri discrezionali in ordine al rinnovo della concessione per facilitare il passaggio dei servizi ad una gestione pubblica assecondando il piano dell'Amministrazione provinciale » (12).

Il deputato Curti Ivano illustra il seguente ordine del giorno, a firma anche del deputato Santi Fernando:

« La Camera,

invita il Governo
e il Ministro dei trasporti

a riesaminare l'operato della Direzione generale dell'I.N.T. in riferimento alle vendite del pacchetto azionario della S.A.R.P.A. (di sua proprietà per il 74 per cento) ad una società privata di servizi automobilistici non concedendo invece alla provincia la possibilità di iniziare una trattativa per l'acquisto del pacchetto azionario e della concessione, quando la provincia è già concessionaria di una parte importante dei servizi di trasporti pubblici.

L'Amministrazione provinciale è il solo ente in grado nell'ambito della provincia di coordinare in un unico ente di interesse pubblico il servizio dei trasporti pubblici nell'interesse delle popolazioni della zona montana e dello sviluppo dell'economia provinciale e dell'insediamento in diverse zone della provincia di numerose aziende industriali,

impegna il Governo

a valersi dei suoi poteri per un riesame della situazione in ordine alle concessioni per facilitare il passaggio dei servizi all'Amministrazione provinciale di Reggio Emilia » (52).

Il deputato Mancini Giacomo illustra il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che dal 1° gennaio 1964 le ferrovie Calabro-Lucane passeranno alla gestione diretta dello Stato,

invita il Governo

a predisporre un piano di ammodernamento e potenziamento dei servizi pubblici di trasporto relativi alle zone attualmente servite dalle ferrovie Calabro-Lucane che risponda alle esigenze, sempre finora trascurate delle regioni interessate e concorra al loro sviluppo economico » (13).

Il deputato Poerio illustra anche il seguente ordine del giorno anche dei deputati Miceli, Gullo, Fiumanò, Messinetti, Terranova Raffaele, Grezzi, De Florio, Cataldo, Matarrese e Magno:

« La Camera,

ricordato il formale impegno preso con voto unanime e solenne dal Parlamento della III Legislatura in occasione della tragedia della « Fiumarella » di procedere alla revoca dell'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane alla società concessionaria;

ricordato che tale impegno fu rinnovato dal Governo davanti alle pressanti ed unanimi richieste provenienti dalle popolazioni della Calabria, della Lucania e della Puglia; considerato il ritardo con il quale procede la pratica per la revoca della concessione ed il conseguente passaggio allo Stato di tutta la rete delle ferrovie Calabro-Lucane;

constatato lo stato di abbandono nel quale versa tutta la rete ove nessuna opera di manutenzione ordinaria viene eseguita e gli impianti, l'armamento, il materiale rotabile già in stato di avanzata vetustà, sono oggi in condizioni di pericoloso disfacimento;

considerato che ogni ritardo nella pratica per la revoca della concessione e per il passaggio allo Stato di tutta la rete porta a peggiorare la già precaria situazione con grave danno all'economia e allo sviluppo delle regioni interessate;

impegna il Governo:

a tener conto della volontà espressa dalle popolazioni calabresi, lucane e pugliesi di voler vedere gestite dallo Stato le ferrovie calabro-lucane;

a mantenere i solenni impegni assunti dal Parlamento della III Legislatura a portare avanti con sollecitudine l'adempimento della procedura perché al più presto venga revocata la concessione a quella « società » che ha gestito nel tempo le ferrovie calabro-

lucane contro gli interessi delle popolazioni disseminando morte e disastri nel solo nome del profitto, perché finalmente sia resa giustizia alle popolazioni calabresi, lucane e pugliesi;

a procedere all'immediata nomina di un commissario;

a predisporre sin d'ora un piano organico di ammodernamento di tutta la rete atto a renderla efficiente e rispondente alle esigenze del rinnovamento dell'economia e della vita della Calabria, della Lucania e della Puglia » (22).

Il deputato Poerio illustra il seguente ordine del giorno, a firma anche dei deputati Miceli, Gullo, Fiumanò, Messinetti, Terranova Raffaele, Grezzi, De Florio, Cataldo e D'Ippolito:

« La Camera,

ricordato che dal " piano decennale di ammodernamento " delle ferrovie dello Stato approvato dal Parlamento della III Legislatura è stato previsto il completamento delle opere per il raddoppio del binario Battipaglia-Reggio Calabria;

ricordato che pari impegno è previsto nello stesso " piano " per la ferrovia Reggio Calabria-Metaponto-Taranto;

constatato che a tutt'oggi non si hanno notizie di inizio di nuove opere su quelle strade ferrate previste dal piano e atte a dissipare le legittime preoccupazioni delle popolazioni della Calabria, della Puglia e della Lucania, che vedono in tale stato di indecisione la mancanza di volontà a voler rispettare gli impegni assunti;

constatato che ogni ritardo nella esecuzione delle opere prevista per il raddoppio della linea tirrenica inferiore e per l'ammodernamento della linea jonica si traduce in un danno all'economia nazionale e in un ritardo all'avvio del rinnovamento del Mezzogiorno, che passa anche per la realizzazione delle infrastrutture di base;

considerato che non è più possibile lasciare nelle condizioni attuali la strada ferrata dello Jonio che da Reggio Calabria e Catanzaro, porta a Sibari, Metaponto e Taranto, sia per lo stato di abbandono nel quale si trova, sia perché deve essere preparata a rispondere alle nuove esigenze che deriveranno dai traffici imposti dal collegamento rapido fra i sorgenti nuclei industriali di Reggio Calabria, Crotone, Sibari, Ferrandina e Taranto;

ritenuto che ogni ritardo nella esecuzione delle opere previste sulle due strade ferrate - la tirrenica e la jonica - nuocerebbe anche allo sviluppo di una agricoltura mo-

derna e rinnovata nelle strutture e nelle scelte in parte avviate dagli enti di riforma agraria in Calabria, in Lucania e in Puglia;

ritenuto altresì che la esecuzione di tali opere può essere anche un freno alla dilagante emigrazione attraverso la occupazione di lavoratori in Calabria, Lucania e Puglie,

impegna il Governo

a voler predisporre in esecuzione a quanto previsto dal " piano ", interventi e le misure atte a rimuovere ostacoli ed indecisioni che si frappongono alla realizzazione immediata delle opere per il completamento del raddoppio della strada ferrata Battipaglia-Reggio Calabria e per l'ammodernamento della Reggio-Calabria-Metaponto » (23).

Il deputato Reale Giuseppe illustra i seguenti ordini del giorno a firma anche del deputato De Capua:

« La Camera,

certa che in una ben ordinata valutazione programmatica ed economica dei trasporti tanto più si pone la doverosa attenzione degli organi preposti quanto più le zone investite risultano periferiche e per così dire « depresse » anche sotto il profilo geografico, come quelle del Sud,

richiama

l'attenzione del Governo per concreti solleciti interventi nelle seguenti direzioni:

a) completamento del raddoppio Battipaglia-Reggio Calabria in un arco di tempo che non sia quello del... 1970 !;

b) strutturazione adeguata di basi e di mezzi di trasporto nello stretto di Messina, convincendosi della necessità di un quadrilatero Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Messina, località a sud di Messina;

c) realizzazione immediata del raddoppio Villa San Giovanni-Reggio Calabria come certo riconoscimento del potenziamento della linea jonica per Metaponto e Taranto;

d) migliore composizione e disposizione delle vetture dei treni viaggiatori;

e) mantenimento integrale dei limiti di giurisdizione del Compartimento di Reggio Calabria » (45).

« La Camera,

premesso che l'articolo 47 del nuovo stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato prevede il distacco del personale a funzioni diverse, per un periodo non superiore ad un anno;

considerato che in atto molte centinaia di agenti hanno di gran lunga superato in funzioni diverse il margine di tempo stabilito,

invita il Governo a voler considerare la necessità di procedere sollecitamente all'applicazione dell'articolo 48 dello stato giuridico » (46).

Il deputato Crocco illustra il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata la gravità assunta dal fenomeno degli incidenti stradali sul piano umano, sociale ed economico;

considerato che studiosi, tecnici, parlamentari ed uomini di Governo sono pervenuti al fondato convincimento che la causa prevalente di tali incidenti sia da attribuirsi al comportamento umano, e quindi alle carenze biopsichiche dell'uomo alla guida, e che pertanto la forma più valida di prevenzione sia quella rivolta all'adeguamento del conducente alle condizioni della circolazione;

ritenuta la generale carenza specialistica del primo accertamento medico in sede di rilascio della patente;

preso atto della convenzione stipulata il 30 gennaio 1961 tra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale motorizzazione civile e l'Istituto italiano della medicina del traffico in collaborazione C.R.I. adeguatamente attrezzato e specializzato.

invita il Governo

a norma degli articoli 89 e 91 del Codice della strada e avvalendosi della Convenzione predetta ad intensificare l'opera di prevenzione umana attraverso le visite mediche di revisione nei confronti dei coinvolti in incidenti stradali e in particolar modo dei conducenti che dall'incidente abbiano riportato trauma fisico e psichico » (17).

(La seduta, sospesa alle 13,50, è ripresa alle 17,40).

Il deputato De Capua illustra i seguenti ordini del giorno:

« La Camera,

rilevate le inderogabili esigenze di potenziamento e di miglioramento della linea ferroviaria Barletta-Spinazzola;

viste le rinnovate notizie della stampa della regione pugliese circa una prossima soppressione della linea anzidetta,

considerati i voti, contro la soppressione della stessa linea, della Giunta del comune di Minervino Murge (Bari);

invita il Governo

a predisporre, nel più breve termine, un idoneo piano di rinnovamento e di potenziamento della linea ferroviaria Barletta-Spinazzola;

onde metterla in grado di assolvere la funzione di favorire la industrializzazione del Mezzogiorno per la cui risoluzione si richiede soprattutto l'incremento delle linee ferroviarie di comunicazione » (18).

« La Camera,

rilevate:

1) le insufficienze delle elettromotrici R 523 e R 628 da Roma a Bari e viceversa;

2) nonché l'affollamento persistente dei « treni 91 e 92 » in servizio sullo stesso percorso;

invita il Governo

ad esaminare la possibilità di migliorare i servizi per venire incontro alle legittime aspettative dei viaggiatori del sud, i quali spesso sono costretti a restare in piedi per la durata dell'intero percorso » (53).

« La Camera,

rilevate le pesanti remore al traffico derivanti dai numerosi "passaggi a livello" sulla strada ferrata (Bari-Foggia) e gli incidenti che talvolta ne derivano,

invita il Governo

ad intensificare il programma dei lavori per la loro eliminazione progressiva e totale » (54).

« La Camera,

rilevate le necessità delle popolazioni interessate;

constatato che il nucleo industriale del Basento deve poter essere convenientemente collegato con il territorio nazionale,

invita il Governo

a risolvere sollecitamente l'importante opera relativa al raccordo ferroviario Casale-Altamura-Matera-La Martella » (55).

« La Camera,

rilevata la crescita costante dei traffici aerei, in continua evoluzione a Bari, sulla linea Bari-Roma e viceversa;

constatato che l'aereo sta divenendo il mezzo di comunicazione più usato da uomini di affari e da professionisti nei collegamenti fra Bari e la capitale,

invita il Governo

a voler trasformare le linee stagionali in permanenti, tenendo particolarmente presente lo sviluppo industriale della Regione pugliese, che comporta la continua presenza e il movimento di tecnici e di specializzati, operanti nelle varie province della regione » (56).

Il deputato Alboni illustra il seguente ordine del giorno, a firma anche dei deputati

Rossinovich, Olmini, Leonardi, Re Giuseppina, Sacchi, Lajolo e Brighenti:

« La Camera,

interpretando l'esigenza più volte espressa dalla grande massa dei viaggiatori operai — che ogni giorno affluisce a Milano da ogni parte della provincia e della regione — di urgenti provvedimenti intesi a migliorare radicalmente le condizioni nelle quali le ferrovie dello Stato concretano attualmente il servizio dei trasporti cosiddetti "pendolari",

invita il Governo:

1) ad affrontare e realizzare immediatamente le misure indispensabili ai fini del sostanziale miglioramento dei trasporti operai e cioè:

a) allacciamento della stazione Garibaldi di Milano a quella di Lambrate;

b) quadruplicazione del tratto Sesto San Giovanni-Monza e ricostruzione della stazione di Sesto mediante una rapida applicazione della convenzione stipulata tra le ferrovie dello Stato ed il comune;

c) elettrificazione della linea Milano-Mortara;

d) installazione del blocco automatico sui tratti Milano-Codogno, Milano-Gallarate, Milano-Monza;

e) sostituzione del vecchio materiale rotabile con nuove carrozze;

2) a presentare adeguati provvedimenti legislativi ed amministrativi per risolvere i seguenti inderogabili problemi:

a) completamento delle linee celeri dell'Adda di cui un solo tronco, Milano-Gorgonzola, sta per essere ultimato con il previsto contributo statale;

b) installazione del terzo binario di corsa nel tratto Piacenza-Milano e Milano-Treviglio, ove l'intensità di transito dei treni a lungo percorso non risulta conciliabile con l'asserita necessità di trasporti operai rapidi, sicuri, confortevoli » (20).

Il deputato Franco Raffaele illustra il seguente ordine del giorno a firma anche dei deputati Bernetic Maria e Lizzero:

« La Camera,

considerato che l'aeroporto di Ronchi dei Legionari serve Trieste, Gorizia e Udine, ed è l'unica base per il collegamento aereo della regione Friuli Venezia Giulia con le linee nazionali e internazionali;

che tale collegamento è indispensabile allo sviluppo industriale, commerciale e turistico della regione stessa

impegna il Governo

a stanziare i fondi necessari affinché l'aeroporto di Ronchi dei Legionari sia al più presto fornito delle strutture necessarie a garantire regolari servizi con aerei moderni » (21).

Il deputato De Pasquale illustra il seguente ordine del giorno a firma anche dei deputati Fiumanò, Marchesi e Degli Esposti:

« La Camera,

considerato il grave disagio in cui versano i ferrovieri italiani per la carenza di alloggi e per la lentezza e la insufficienza che caratterizzano l'Amministrazione Ferroviaria nella utilizzazione delle disponibilità per nuove costruzioni e nella applicazione delle leggi sul riscatto degli alloggi

impegna il Governo

1) a predisporre ed a sottoporre al Parlamento un adeguato piano di nuove costruzioni di alloggi, sulla base della disponibilità dei 40 miliardi di cui alla legge e delle somme ricavate dai riscatti, onde soddisfare gli urgenti bisogni dei ferrovieri in servizio, provvedendo anche alle esigenze di quelli che abitando attualmente negli alloggi di servizio perderanno l'alloggio andando in pensione;

2) ad applicare la legge 14 febbraio 1963, n. 146 secondo la volontà del legislatore, mettendo a riscatto cioè tutti gli alloggi economici e patrimoniali non di servizio con la sola eccezione degli stabili che con decreto ministeriale saranno dichiarati necessari al servizio fino ad una quota massima del 10 per cento sull'intero patrimonio immobiliare (economiche e patrimoniali non di servizio);

3) a non gravare le quote di riscatto con spese di condominio talmente gravose da annullare — come le attuali — i benefici del riscatto » (24).

Il deputato De Pasquale illustra il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato le gravi difficoltà e le intollerabili strozzature del traffico ferroviario nello stretto di Messina;

considerato che per l'avvenire sono previsti incrementi di traffico ancor più rilevanti che nel passato;

rilevati i gravi inconvenienti ed i perniciosi ritardi che sempre più si verificano nel traffico delle merci, dei veicoli e dei viaggiatori tra il continente e la Sicilia, a cagione della insufficienza degli impianti ferroviari di Messina, che non avendo subito alcuna trasformazione dall'epoca della loro ricostruzio-

ne, sono ormai del tutto inadeguati alla entità attuale del traffico;

consapevole della urgente necessità di eliminare e di ridurre al massimo tali deficienze, nell'interesse del Paese e della Regione siciliana;

impegna il Governo

ad includere nei programmi di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria nazionale finanziati con legge 27 aprile 1962, n. 211, i lavori necessari all'ammodernamento degli impianti delle tre stazioni ferroviarie di Messina (stazione marittima, con riattivazione del relativo soprapassaggio, Messina Centrale e Scalo) nonché all'ampliamento ed alla unificazione dei fasci di binari che lo collegano » (25).

Il deputato De Pasquale inoltre illustra il seguente ordine del giorno, a firma anche del deputato Pezzino:

« La Camera,

considerata l'importanza che assume — per il progresso economico della Sicilia sud-orientale il potenziamento dei traffici ferroviari sulla linea Giardini-Randazzo;

ritenuto che del tutto ingiustificate si appalesano alcune iniziative della Direzione compartimentale di Palermo (come per esempio lo smantellamento degli impianti fissi necessari al traffico merci a carro completo per l'estero) evidentemente rivolte alla soppressione della ferrovia,

impegna il Governo

a ritirare ogni disposizione diretta a ridurre l'efficienza della ferrovia;

a disporre subito, anche attraverso la utilizzazione dei fondi di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211:

1) che tutte le stazioni del tratto Alcantara-Randazzo vengano abilitate a tutti i servizi ferroviari;

2) che siano istituiti i prezzi locali dei biglietti ferroviari;

3) che siano aggiornate le pubblicazioni (annuari, orari) con la inclusione della linea Giardini-Randazzo e relative stazioni;

4) che gli orari vengano messi in coincidenza con i treni della linea a grande traffico;

5) che sia normalizzato il personale con l'assegnazione dei quadri occorrenti al servizio completo;

e a far sì che al più presto siano ripresi ed ultimati i lavori per il completamento della ferrovia fino a Leonforte, secondo le previsioni del piano relativo ad 800 chilometri di nuove linee ferroviarie in Sicilia » (26).

Il deputato Mancini Antonio illustra il seguente ordine del giorno a firma anche dei deputati Belci Corrado, Bressani e Bologna:

« La Camera,

considerato che nel primo piano quinquennale relativo all'ammodernamento degli impianti ferroviari sono previsti i lavori di raddoppio sulla linea Trieste-Venezia nella tratta Cervignano-Quarto d'Altino, anche in conformità a quanto disposto dal Consiglio dei Ministri fin dall'ottobre 1954;

ritenuta ormai indifferibile la sistemazione del detto tronco ferroviario, stante l'urgente necessità di un efficiente collegamento del porto di Trieste con la rete nazionale,

invita il Governo

ad accelerare l'esecuzione dei lavori di cui in premessa » (31).

Il deputato Mancini Antonio illustra i seguenti ordini del giorno a firma anche del deputato Sammartino:

« La Camera,

considerato che la linea ferroviaria Giulianova-Teramo, pur essendo compresa nell'elenco delle numerose linee secondarie la cui gestione risulta passiva, assolve tuttavia ad importantissimi compiti di natura sociale ed economica, poiché costituisce il fondamentale ed insostituibile mezzo di comunicazione nei periodi invernali, durante i quali ogni altro è meno sicuro e più scomodo, specie in una zona come quella teramana, in cui le nevicate sono frequenti ed il clima particolarmente rigido;

che recentemente il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno ha approvato la creazione di un nucleo di industrializzazione in Teramo, nel quale debbono trovare lavoro alcune migliaia di maestranze, ed un raccordo ferroviario è indispensabile per rendere vitale ed efficiente il nucleo stesso;

che negli ultimi tempi il turismo estivo ed invernale nella zona del Gran Sasso, servita dall'unica linea ferroviaria Giulianova-Teramo, ha assunto crescente importanza ai fini della rinascita economica tra le più depresse d'Italia, ed il suo sviluppo è destinato ad accentuarsi rapidamente nell'immediato futuro a causa delle sue bellezze veramente singolari,

impegna il Governo

a tenere conto delle considerazioni sopra accennate e della situazione che si sta determinando, che rendono inattuale ogni proposito di smantellamento della linea ferroviaria Giulianova-Teramo, la quale è peraltro suscettibile di sensibile sviluppo nello stesso traffico

passaggeri normale, ove gli orari siano studiati in maniera che le corse ferroviarie non costituiscano degli inutili doppioni alle corse automobilistiche realizzate dall'I.N.T., come si è verificato negli ultimi tempi » (40).

« La Camera,

considerato che, secondo il progetto in fase di realizzazione, con la sistemazione degli impianti ferroviari della città di Pescara la linea ferroviaria adriatica, poche centinaia di metri a sud della stazione di Montesilvano viene deviata verso sud-ovest fino a raggiungere la cortina di colline parallela al litorale;

che i lavori in parola, rendendo necessario il progressivo acquisto di quota del piano del ferro proprio entro l'abitato di Montesilvano, aggraverà notevolmente la situazione di tale centro, che in fase di rapidissima espansione, tanto che ha raddoppiato la popolazione nell'ultimo decennio superando i dieci mila abitanti, mentre è stato raggiunto dalla grande corrente di turismo proveniente dal nord Europa che, prima del completamento dei lavori sopra accennati, renderà necessaria la completa utilizzazione di tutta la zona costiera tra i fiumi Saline e Pescara e le colline;

che con una variante relativamente modesta, spostando di due chilometri verso nord il punto della deviazione della linea, si otterrebbero i seguenti risultati:

a) abolizione di cinque passaggi a livello, o cavalcavia, o sottovia, di cui tre su importantissime strade nazionali;

b) piena disponibilità di oltre mille ettari di pregiatissima zona turistica balneare;

c) possibilità di costruzione di un raccordo ferroviario per il nucleo di industrializzazione in fase di realizzazione nella vallata del Saline, raccordo indispensabile perché si tratta di servire stabilimenti che impiegheranno circa 10 mila operai, e che attualmente è previsto con attraversamento a raso della nazionale adriatica,

impegna il Governo

a porre prontamente allo studio la variante sopra accennata, approfittando della concomitanza dei lavori in corso e di quelli imminenti per il previsto raddoppio dei binari di corsa » (41).

Il deputato Borsari illustra il seguente ordine del giorno a firma anche dei deputati Gelmini e Ognibene:

« La Camera,

premesso:

che il Consiglio provinciale di Modena, dopo aver constatato la inadeguatezza e

la precarietà dell'attuale condizione di gestione delle ferrovie provinciali « S.E.F.T.A. », decideva alla unanimità di studiare la possibilità e l'opportunità di procedere alla pubblicizzazione di detta azienda;

che a tale scopo veniva nominata una Commissione di esperti con l'incarico di accertare le condizioni e i modi di pubblicazione;

che, sulla scorta delle conclusioni della suddetta Commissione e dei risultati dei colloqui avuti con il Ministro e i funzionari competenti del dicastero dei trasporti, l'amministrazione provinciale di Modena — con delibera in data 15 marzo 1963, n. 11/123 — procedeva all'acquisto del pacchetto azionario di maggioranza (94,5 per cento) della Società per azioni S.E.F.T.A. (subconcessionaria delle ferrovie provinciali);

che la deliberazione di cui sopra è stata trasmessa alla prefettura di Modena in data 22 marzo 1963 e che ancora gli organi tutori non hanno adottato le decisioni di loro competenza;

che il dilazionamento dell'approvazione, richiesta agli organi tutori, produce nuovi motivi di disagio per le popolazioni interessate e le maestranze dell'azienda,

invita il Ministro dei trasporti ad adoperarsi, procedendo agli adempimenti richiesti e sollecitando i suoi organi centrali e periferici, per favorire l'adozione immediata, da parte dell'autorità tutoria, dei provvedimenti che devono rendere esecutiva la decisione dell'Amministrazione provinciale di Modena » (37).

Il deputato Colasanto illustra il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

nell'approvare il bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1963-64,

fa voti che

per le Ferrovie dello Stato:

a) siano evidenziate le spese afferenti agli impianti fissi delle linee meridionali e alle commesse od a parte dei lavori, e tali commesse assegnate all'industria del Mezzogiorno, effettivamente fatti negli stabilimenti di dette regioni;

b) sia completato il ripristino del doppio binario sulla Caserta-Roma;

c) il tratto Napoli-Campo Flegrei, Napoli via Gianturco, sia attrezzato per servizio metropolitano e nel contempo ricordato alla stazione di San Giovanni Barra, in galleria ed all'infuori della linea Napoli-Salerno;

d) sia accelerata l'ultimazione del raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria e la

confacente sistemazione delle linee intorno a Napoli, ivi compreso il nuovo tratto di ferrovia che dovrebbe passare per l'attuale valico di Cava dei Tirreni;

per le ferrovie secondarie che:

a) sia formulato un piano di ammodernamento delle ferrovie secondarie del Mezzogiorno e principalmente della Circumvesuviana e sia presentato, con urgenza, il disegno di legge per il relativo finanziamento;

b) sia presentato d'urgenza il disegno di legge per completare il finanziamento del raddoppio del tratto Torre del Greco-Barra, e sia, contemporaneamente, autorizzata l'esecuzione dei lavori già finanziati nel tratto Torre del Greco-San Giorgio a Cremano;

c) sia studiata una vera e propria rete metropolitana per la città di Napoli sollevando quel Comune del diritto della relativa concessione e regolando la costruzione e la concessione con norme analoghe a quelle stabilite per la metropolitana di Roma » (38).

Il deputato Quintieri illustra il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che il regime di concessione delle rivendite di privative nelle stazioni ferroviarie è divenuto anacronistico rispetto a quello vigente per tutti gli esercizi commerciali,

invita il Governo

a rivedere le clausole di concessione delle predette rivendite nel senso di consentire la vendita di cancelleria minuta e di permettere, con determinate garanzie, la cessione delle rivendite stesse » (39).

Il deputato Isgrò illustra il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

rilevate le inderogabili esigenze di potenziamento e di miglioramento delle comunicazioni ferroviarie dell'isola;

considerate le crescenti esigenze del traffico tra la Sardegna e la penisola,

invita il Governo

1) a predisporre, nel più breve termine un programma di investimenti (nel quadro della legge 27 aprile 1962, n. 211) per promuovere l'ammodernamento, l'elettrificazione ed il doppio binario (nei tratti ritenuti più urgenti) della rete ferroviaria;

2) a definire con urgenza il grave problema sociale degli assuntori delle ferrovie concesse;

3) a sollecitare la costruzione di altre navi traghetto per la linea Golfo Aranci-Civitavecchia;

4) a promuovere la istituzione di una linea di navi traghetto sulla Cagliari-Civitavecchia » (43).

Il deputato Gex illustra il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'importanza della linea ferroviaria Chiavasso-Aosta, sotto l'aspetto sociale e turistico, e tenuto conto che essa si trova ancora praticamente nelle condizioni in cui si trovava all'epoca della sua costruzione;

considerate altresì l'importanza che detta linea andrà assumendo in un immediato futuro, con l'apertura dei trafori alpini e relative esigenze di celerità ed efficienza;

tenuto conto infine della sicurezza del traffico ferroviario anche con particolare relazione al pericolo di incendio lungo il tracciato derivante dall'uso di locomotive a vapore (fatto che già si è verificato più volte);

chiede:

che il Ministro dei trasporti voglia disporre quanto prima l'ammodernamento del servizio con l'introduzione dei mezzi a trazione elettrica e delle motrici Diesel;

in un secondo luogo la smilitarizzazione della linea in oggetto e la utilizzazione di personale civile più adatto all'esercizio di una linea frequentata da molti turisti.

Fa presente:

che le suesposte e reiterate richieste sono sempre state accolte dalla competente Direzione delle ferrovie con generiche promesse d'interessamento nella formulazione di futuri piani di ammodernamento.

Mentre la soluzione del problema appare ora più che mai indifferibile » (36).

Prende infine la parola il Ministro dei trasporti per esprimere l'avviso del Governo nei confronti dei singoli ordini del giorno.

Egli dichiara di accogliere gli ordini del giorno nn. 8, 11, 25, 32, 33, 34 e 42 (vedi indietro); accoglie anche i seguenti altri ordini del giorno non illustrati:

« La Camera,

di fronte alle preoccupazioni sollevate tra la popolazione, in provincia di Vicenza, per la prospettata cessione alla società S.I.A. M.I.C. della gestione del servizio autoferroviario attualmente in concessione alla società veneta delle linee Arsiero-Thiene e Arsiero-Schio,

impegna il Governo:

a revocare ogni autorizzazione a detto passaggio di concessione, finora data " in via di esperimento ";

a favorire una eventuale iniziativa di pubblicizzazione del servizio » (28).

FERRARI FRANCESCO, MARCHESI.

« La Camera,

impegna il Governo

a predisporre un provvedimento legislativo per l'estensione agli assuntori partigiani del beneficio della legge 6 gennaio 1963, n. 13 » (47).

FABBRI RICCARDO.

« La Camera,

considerato che il 24 novembre 1963 scade il termine ultimo per la conservazione del posto al personale già dipendente da ditte appaltatrici ed attualmente - a norma del decreto del Presidente della Repubblica del novembre 1963, n. 1192 - in servizio, con contratti semestrali presso il Ministero dei trasporti, gestione speciale viveri " La provvida ",

impegna il Governo

a predisporre - con l'urgenza estrema che il sopracitato termine impone - a predisporre apposito provvedimento legislativo per l'inquadramento a ruolo del personale in questione » (50).

FABBRI RICCARDO.

« La Camera,

considerato che il Molise ha nelle ferrovie dello Stato le sue arterie vitali ed i mezzi pressoché unici per il progresso economico e sociale di quelle popolazioni,

impegna il Governo

a predisporre quanto occorre per il miglioramento generale dei servizi ferroviari, che interessano i tronchi Campobasso-Isernia-Vairano-Caianello, Campobasso-Termoli, Campobasso-Benevento e Sulmona-Carpinone » (51).

SAMMARTINO, MANCINI ANTONIO.

Egli accoglie parzialmente gli ordini del giorno n. 20 e 36 (vedi indietro).

Egli non accoglie, invece, gli ordini del giorno n. 12, 15, 36 e 52 (vedi indietro); non accoglie anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

a predisporre un provvedimento legislativo per il quale i ferrovieri, invalidi di guerra, assunti in servizio dopo l'anno 1953, ai sensi della legge del 1950, n. 375, e in possesso della licenza di scuola media inferiore o ex sot-

tufficiali dell'esercito, saranno inquadrati nella qualifica di alunno d'ordine delle stazioni con decorrenza dalla data di assunzione come, in precedenza a tale data e, successivamente all'anno 1961, la stessa Amministrazione ha ottemperato nei riguardi di altri invalidi di guerra » (49).

FABBRI RICCARDO.

Egli accetta come raccomandazione gli ordini del giorno n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 52, 53, 54, 55, 56 (vedi indietro), accetta come raccomandazione anche i seguenti altri ordini del giorno non illustrati:

«La Camera,

considerato lo sviluppo crescente dei traffici nella regione pugliese, anche in relazione ai nuovi insediamenti industriali di Bari, Taranto e Brindisi e alla valorizzazione del Mezzogiorno;

tenuto conto della particolare posizione geografica di Bari e della Puglia nel Mediterraneo, oggi pieno di fermenti nuovi di vita economica e civile;

considerato ancora le nuove correnti di traffico turistico che si vanno sviluppando anche in relazione al servizio di navi-traghetto tra Brindisi e la Grecia;

considerato infine che, se si fa eccezione della linea ferroviaria Bari-Foggia oggi in corso di ammodernamento, l'intera rete ferroviaria è assolutamente inadeguata ai crescenti bisogni di quelle popolazioni,

impegna il Governo:

1) ad ultimare il raddoppio dei binari sulle linee Bari-Lecce, Brindisi-Taranto-Battipaglia, Foggia-Caserta, San Severo-Ancona così da inserire saldamente tutta la Puglia nel circuito delle grandi linee ferroviarie italiane;

2) a ultimare la elettrificazione della intera linea adriatica completando il tratto Bari-Lecce attualmente dieselizzato;

3) ad assicurare, nel quadro di una programmazione organica e ravvicinata, una sistemazione della linea Bari-Taranto costruita, a suo tempo, su un tracciato lungo e tortuoso e ad un solo binario, pur congiungendo due grandi città, e a sistemare ugualmente le altre linee statali inadeguate in una regione ad alta densità di popolazione, con grandi centri urbani e per la quale si prevede un notevole sviluppo economico e civile;

4) a provvedere alla statizzazione delle ferrovie attualmente concesse a diverse società (Ferrovie sud-est, Ferrotramviaria Bari-Barletta, Ferrovie Calabro-Lucane, Ferrovia Garganica) condizione essenziale, non soltan-

to per una loro più sana amministrazione, ma per la riorganizzazione e l'ammodernamento di tutto il sistema ferroviario della regione in maniera unitaria;

5) ad affrettare l'urgente attuazione del piano di eliminazione dei numerosissimi passaggi a livello con particolare riguardo a quelli esistenti dentro o nei pressi dei grandi centri urbani e sulle strade nazionali;

6) a portare a sollecita conclusione la trattativa con il Governo della repubblica popolare jugoslava per la tanto attesa soluzione del problema di un servizio di navi traghetto tra Bari e la vicina costa jugoslava » (9).

SCIONTI, MAGNO, MONASTERIO, D'IPPOLITO, CALASSO, MATARRESE.

« La Camera,

considerata la situazione nella quale si trova la città di Bari dove lo sviluppo urbanistico ha portato all'assurdo che la stazione centrale delle ferrovie dello Stato e il relativo fascio di binari taglia in più parti e profondamente la città impedendone, vera cintura di ferro, uno sviluppo organico e una coordinata e razionale unità urbanistica;

tenuto conto che tale situazione è causa anche di notevoli danni economici;

preso atto dei voti più volte espressi dalla popolazione barese in convegni e attraverso la sua rappresentanza provinciale e comunale,

impegna il Governo

a voler provvedere al necessario finanziamento per una urgente soluzione, integrale e totale, del problema, così da liberare l'intera città dalla sua innaturale cintura di ferro » (10).

SCIONTI, ASSENNATO, MATARRESE.

« La Camera,

preso atto delle dichiarazioni fatte, a nome del Governo, dall'onorevole Sottosegretario di Stato ai trasporti, in occasione della Conferenza nazionale autolinee di gran turismo, in corso di svolgimento a Como;

ravvisata la necessità dell'adozione di provvedimenti atti a consentire la sopravvivenza delle autolinee in concessione,

impegna il Governo

perché tali provvedimenti vengano predisposti con la massima urgenza e con uguale urgenza presentati al Parlamento per quanto necessario in sede legislativa » (14).

VEDOVATO, REALE GIUSEPPE, CANESTRARI.

« La Camera,

considerato il grave disagio delle popolazioni delle vallate Seriana e Brembana in provincia di Bergamo ove il servizio trasporti delle due ferrovie è quanto mai insuf-

ficiente e inadeguato, con materiale deperente e costi elevati,

impegna il Governo

a esercitare il riscatto delle due ferrovie menzionate e, stante il grave disservizio, lo impegna a volerle far gestire immediatamente da un Commissario governativo » (19).

BRIGHENTI, NALDINI, ZAPPA.

« La Camera,

considerato che gli impianti e le attrezzature del parco ferroviario della stazione di Mestre sono inadeguati alle attuali esigenze del traffico;

premessi che ormai da diversi anni tale problema è allo studio degli organi competenti senza che ancora se ne prospetti la soluzione;

ritenuta indilazionabile, per ovvie ragioni di ordine economico e tecnico, l'esecuzione delle indispensabili opere di ampliamento, riclassamento e potenziamento del parco stesso, soprattutto in rapporto al grande sviluppo della zona industriale di Porto Marghera,

impegna il Governo

a far sollecitamente perfezionare dall'Azienda ferroviaria i progetti relativi e ad assicurarne l'attuazione con i finanziamenti previsti dal piano quinquennale in vigore » (27).

MARCHESI, GOLINELLI.

« La Camera,

riaffermata l'esigenza che il piano di rinnovamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato venga per il Mezzogiorno sollecitamente e integralmente realizzato sia per quanto riguarda opere ferroviarie che sviluppo delle attrezzature e delle produzioni industriali;

considerato che per il compartimento di Napoli i lavori previsti costituiscono un complesso di opere assolutamente irrinunciabile ed anzi da compiere con celerità e con scelte prioritarie opportune soprattutto per quanto riguarda la costruzione di una nuova grande officina che assorba le maestranze di Pietrarsa e Granili per la riparazione delle carrozze,

impegna il Governo

a precisare ed accelerare i tempi della realizzazione integrale nel compartimento di Napoli del programma previsto dal piano quinquennale ed in particolare quelli riguardanti la nuova officina di riparazione » (29).

CAPRARA, ABENANTE.

« La Camera,

rilevata la necessità di dotare il Friuli-Venezia Giulia di un aeroporto adeguato alle

esigenze del collegamento aereo della città di Trieste e della regione con gli scali nazionali ed internazionali;

ritenuto che l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, in provincia di Gorizia, è suscettibile di soddisfare alle esigenze sopra considerate, in quanto venga opportunamente attrezzato,

invita il Governo

a predisporre i provvedimenti necessari per rendere l'aeroporto di Ronchi idoneo ad assolvere alle funzioni di cui in premessa » (30).

BELCI, BRESSANI.

« La Camera,

considerato che lo sviluppo del turismo nazionale ed internazionale, estendendosi progressivamente lungo la costa adriatica, rende sempre più necessari e produttivi collegamenti ferroviari che siano rispondenti per frequenza e rapidità al desiderio ed alle esigenze dei turisti;

che lo sviluppo parallelo del processo di industrializzazione e del commercio di esportazione, particolarmente nell'ambito del M. E.C., dei prodotti del centro meridione (specialmente verdure e frutta) fanno sentire uguale esigenza per il settore trasporto merci;

che l'intensificazione delle corse e la riduzione dei tempi di percorrenza può essere raggiunta solo con il raddoppio dei binari,

impegna il Governo

ad accelerare la realizzazione del raddoppio del binario su tutta la litoranea adriatica, considerandolo come fondamentale strumento per il miglioramento della economia meridionale » (44).

MANCINI, SAMMARTINO.

« La Camera,

considerato il diverso trattamento riservato agli ex controllori viaggianti principali, a seconda che siano stati collocati a riposo prima o dopo l'entrata in vigore del decreto Presidenziale 23 luglio 1958, n. 358, per cui ai primi è concessa la carta di libera circolazione solo se aventi 6 anni di anzianità nella qualifica, mentre per i secondi la concessione è indipendente da ogni anzianità;

considerato oltretutto che il numero degli esclusi dalla agevolazione è estremamente ridotto,

impegna il Governo

a predisporre un provvedimento legislativo che sani tale sperequazione che non ha alcuna ragion d'essere e si risolve in una non simpatica discriminazione » (48).

FABRI RICCARDO.

« La Camera,

ritenuta l'importanza della linea Giardini-Alcantara-Randazzo ritiene inconcepibile che dopo le assicurazioni date di recente dall'onorevole Ministro, la Direzione del Compartimento di Palermo dia ordine di smontare gli impianti fissi e i raccordi con gli scali merci delle stazioni per spedirli su altra linea: ciò significherebbe la sospensione del servizio merci a carro completo che è il solo servizio attuale delle stazioni, mentre sin dall'apertura della ferrovia, due anni or sono, si sono mantenuti chiusi gli scambi di accesso al piano caricatore e le stazioni non sono state abilitate al servizio delle spedizioni merci a collettame e trasporto bagagli; e d'altra parte, dopo appena due mesi dall'apertura della ferrovia, fu spedita inspiegabilmente altrove, la piattaforma girevole per locomotive, che doveva installarsi nella stazione di Randazzo, dov'era giunta e pronta all'impianto.

Considerato che i comuni di Francavilla e Randazzo hanno già costruito le strade di accesso alle stazioni ferroviarie e per gli altri comuni i progetti delle strade di accesso sono stati approvati e si attende da un momento all'altro il finanziamento regionale

invita il Governo

a potenziare sollecitamente la ferrovia Giardini-Alcantara-Randazzo vitale per lo sviluppo agricolo commerciale e industriale della Sicilia orientale » (57).

« BASILE GUIDO.

Infine accetta sempre come raccomandazione il seguente ordine del giorno del deputato Beccastrini illustrato nella seduta di ieri:

« La Camera,

considerando che i passaggi a livello incustoditi, soprattutto quando si trovano su strade provinciali e nazionali e perciò di notevole traffico stradale, sono troppo spesso causa di eventi luttuosi;

tenuto conto che la sostituzione delle sbarre con i segnali acustici e luminosi, effettuata dalla società "La Ferroviaria italiana" di Arezzo, concessionaria delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, ha provocato già tre incidenti mortali in questi ultimi mesi;

ritenuto inammissibile che l'incolumità pubblica possa dipendere da un attimo di distrazione oppure da difficoltà oggettive di visibilità provocate da pioggia o da nebbia,

impegna il Governo

a disporre con la massima urgenza l'adozione delle sbarre a tutti i passaggi a livello.

In particolare invita il Ministro dei trasporti a intervenire verso la società "La Ferroviaria italiana" perché ripristini immediatamente la custodia dei passaggi a livello data la tragica esperienza fatta con la eliminazione delle sbarre » (16).

Egli accoglie parzialmente come raccomandazione l'ordine del giorno n. 20 (vedi indietro).

Il deputato Lusoli chiede la votazione del suo ordine del giorno n. 12 che la Commissione non approva.

La Commissione infine dopo avere manifestato al deputato Giglia vivi ringraziamenti per l'ampia ed esauriente esposizione introduttiva, delibera di conferirgli l'incarico di redigere la relazione scritta per l'Aula.

Il Presidente si riserva di nominare il Comitato dei nove.

LA SEDUTA TERMINA ALLE ORE 19,50.

INDUSTRIA (XII)

IN SEDE REFERENTE.

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 1963, ORE 9,15. — *Presidenza del Presidente GIOLITTI.* — Interviene il Sottosegretario di Stato per l'industria e commercio, Micheli.

DISEGNO DI LEGGE:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 » (*Approvato dal Senato*) (516).

Il Relatore Merenda svolge la relazione che, più che un consuntivo della situazione industriale trascorsa, vuole essere una prospettiva della nostra politica economica. Dopo essersi soffermato sulle possibilità di finanziamento, sull'aumento dei costi di produzione, sulla bilancia commerciale in rapporto alla produzione industriale, sui programmi di investimento sia della Confindustria che delle aziende a partecipazione statale, sulla ripartizione della produzione con criteri geografici e i conseguenti problemi di migrazione interna, disponibilità delle forze di lavoro e creazione di nuovi posti di lavoro, auspica che la Commissione nazionale per la programmazione economica possa indicare le vie di maggior interesse per il Paese, vie alle quali l'iniziativa privata dovrà ispirarsi e che l'attività dello Stato dovrà realizzare.

Affronta, quindi, i problemi relativi alle fonti di energia, alla istituzione e funzionamento dell'E.N.E.L., i problemi conseguenti al sistema distributivo in Italia ed, infine, i problemi connessi all'artigianato, assistenza

tecnica, miglioramento della produzione e crediti; concludendo con l'auspicio di una sempre maggiore funzionalità dell'Artigiancassa e dell'E.N.A.P.I.

Il seguito della discussione è, quindi, rinviato alla prossima seduta.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 10,40.

CONVOCAZIONI

IV COMMISSIONE PERMANENTE

(Giustizia)

Venerdì 11 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE REFERENTE.

Seguito dell'esame delle proposte di legge:

ORIGLIA ed altri: Proroga del regime vincolistico degli immobili adibiti ad uso diverso dall'abitazione (325);

COLOMBO VITTORINO ed altri: Modificazione della disciplina transitoria delle locazioni di immobili urbani (398);

DONAT CATTIN ed altri: Norme in materia di locazione di immobili, a qualsiasi uso destinati, esclusi quelli agricoli (424);

DE PASQUALE ed altri: Regolamentazione dei canoni d'affitto degli immobili urbani (429);

BOZZI ed altri: Disciplina dei canoni di locazione (465);

— Relatore: Breganze.

Esame della proposta di legge:

MILIA: Modifica della legge 29 luglio 1949, n. 499, sulle indennità spettanti ai testimoni chiamati a deporre innanzi all'autorità giudiziaria (284) — (*Parere della V Commissione*) — Relatore: Dell'Andro.

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici)

Venerdì 11 ottobre, ore 10.

IN SEDE REFERENTE.

Esame del disegno di legge:

Disposizioni per l'incremento dell'edilizia economica e popolare (555) — (*Parere della V Commissione*) — Relatore: Ripamonti.

XI COMMISSIONE PERMANENTE

(Agricoltura)

Venerdì 11 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE REFERENTE.

Esame del disegno di legge:

Elevazione del contributo annuo dello Stato all'Istituto nazionale di economia agraria (408) — Relatore: Franzo — (*Parere della V Commissione*).

XII COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria)

Venerdì 11 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE REFERENTE.

Seguito dell'esame del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (*Approvato dal Senato*) (516) — Relatore: Merenda.