

## CLXI.

## SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 21 DICEMBRE 1948

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FUSCHINI

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	5647
<b>Annunzio di presentazione di proposte di legge di iniziativa parlamentare:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	5647
<b>Annunzio di domande di autorizzazione a procedere:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	5648
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Disposizioni per le modificazioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato. (195). . . . .	5648
PRESIDENTE . . . . .	5648, 5652, 5653, 5664, 5669, 5670, 5673, 5674, 5675, 5676, 5680, 5681
SERBANDINI . . . . .	5648, 5669, 5677
CORBINO . . . . .	5648, 5680
LACONI . . . . .	5649, 5664, 5673, 5675, 5676
MONTICELLI . . . . .	5650
CAPPUGI, <i>Relatore</i> . . . . .	5651, 5652, 5676, 5680
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	5651, 5673, 5680, 5681
CODACCI PISANELLI . . . . .	5652
ANGELINI, <i>Presidente della Commissione</i> . . . . .	5664, 5672, 5674
SCOCA . . . . .	5666
ROBERTI . . . . .	5667
TOSATO . . . . .	5670
TARGETTI . . . . .	5671, 5677, 5680
GULLO . . . . .	5674, 5681
ARMOSINO . . . . .	5679
CAPPI . . . . .	5681
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Concessione all'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica di una assegnazione straordinaria di 400 milioni di lire per l'acquisto di streptomina. (66). . . . .	5653
PRESIDENTE . . . . .	5653

	PAG.
COTELLESA, <i>Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica</i> . . . . .	5653
COPPA . . . . .	5653
<b>Mozione Novella (Seguito della discussione):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	5654
GHISLANDI . . . . .	5654

## La seduta comincia alle 10.

FABRIANI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 19 dicembre.

(È approvato).

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo: per cinque giorni, i deputati Mastino Gesumino, Mastino Del Rio, Maxia e Quintieri; per un giorno, i deputati Spoleti e Pietrosanti.

(Sono concessi).

## Annunzio di presentazione di proposte di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza due proposte di legge di iniziativa del deputato Armosino: la prima, per la ricostituzione del comune di Olivola, in provincia di Alessandria (254); la seconda, per la ricostituzione dei comuni di San Michele, Mondonio e Rinco, in provincia di Asti (255).

Poiché l'onorevole proponente ha dichiarato di rinunciare allo svolgimento, le due proposte saranno stampate, distribuite e inviate alla Commissione competente.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

**Annuncio di domande di autorizzazione a procedere.**

PRESIDENTE. Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso tre domande di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Dal Pozzo per il reato di diffamazione a mezzo della stampa. Saranno trasmesse alla Commissione competente.

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni per le modificazioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato. (195).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Disposizioni per le modificazioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato.

Dichiaro aperta la discussione generale.

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, richiamandomi all'articolo 93 del regolamento, chiedo il rinvio della discussione di questo disegno di legge.

Ne espongo brevemente la ragione.

Il disegno di legge viene presentato al nostro esame mentre la Camera è impegnata nella discussione della mozione Novella, su cui numerosi colleghi di ogni settore sono iscritti a parlare; e mentre urge la conclusione dei lavori per le feste natalizie.

Io mi chiedo se sono queste le condizioni migliori per un esame attento e approfondito di una legge come questa, che toglie al Parlamento una prerogativa che ha sempre avuto: quella di decidere per legge gli aumenti di carattere generale delle tariffe ferroviarie.

Una questione così grave, o almeno così delicata, non può non impegnarci in un serio dibattito. Anche in Senato, del resto, la discussione ha avuto un notevole rilievo e si è conclusa con una votazione per appello nominale.

D'altra parte, da allora ad oggi altri elementi si sono aggiunti, rendendo necessario un più complesso esame.

Ma v'è una seconda ragione: se così in fretta e direi alla chetichella si vuole varare questa legge, è perché si pensa di usarla immediatamente per aumentare le tariffe ferroviarie. A me pare che, se anche la legge fosse accettabile, anche se questo aumento in linea generale fosse accettabile, un au-

mento nella situazione attuale, alle soglie dell'inverno, deciso con questa fretta, non mi pare che sia pensabile.

Bastano questi accenni per comprendere che la presente legge non è tale che si possa discutere in questa situazione di vigilia, mentre siamo già occupati in una importante discussione politica. Faccio dunque appello al senso di responsabilità e alla serietà stessa dei colleghi, perché si associno con me nel proporre il rinvio della discussione di questa legge alla ripresa dei lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, l'onorevole Serbandini propone, ai termini dell'articolo 93 del Regolamento, la sospensiva sul disegno di legge. Su questa proposta, ai termini dello stesso articolo 93, possono parlare due oratori contro e due a favore, compreso il proponente.

CORBINO. Chiedo di parlare contro la sospensiva.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBINO. Onorevoli colleghi, in linea puramente di prassi parlamentare potremmo anche convenire con il collega onorevole Serbandini: le tariffe ferroviarie sono state sempre materia di trattazione da parte del Parlamento, con l'approvazione di leggi speciali. Questo per lo meno fino al 1914, quando lo svolgimento della vita economica era perfettamente normale e una deliberazione del Parlamento poteva durare per decenni. Dal 1914 in poi questa consuetudine si è dovuta abbandonare, un po' per le variazioni frequenti e molto notevoli nel potere di acquisto della moneta, che naturalmente imponevano una revisione di tutti i prezzi, politici e non politici — e le tariffe ferroviarie costituiscono il tipo più caratteristico di prezzi politici — e un po' perché le necessità di fronteggiare in qualche modo gli aumenti della spesa imponevano ai Governi la necessità di ricorrere a ritocchi delle tariffe, per non mandare in aria il bilancio della azienda. Qual'è la situazione odierna? Noi abbiamo avuto l'azienda ferroviaria completamente dissestata dalla guerra, e solo grazie agli sforzi compiuti dall'Amministrazione in tre anni si è riusciti a creare quel minimo di organizzazione tecnica indispensabile perché si possa guardare al problema delle tariffe con una compiutezza di elementi che non esisteva ancora qualche anno fa.

Ma, come voi sapete, l'azienda è in *deficit*; è con un *deficit* spaventoso che, soltanto per la parte ordinaria, supera i 75 miliardi all'anno; poi vi è la parte che concerne la ricostruzione, per una cifra di circa 70 miliardi.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

Quindi una valutazione proprio ottimista della situazione finanziaria dell'azienda ci conduce alla conclusione che siamo di fronte a un disavanzo di circa 150 miliardi, cioè a dire il 10 per cento delle spese dello Stato, quasi un quinto delle entrate normali di bilancio.

D'altra parte mantenere le tariffe ferroviarie al livello attuale significa contribuire a creare il disordine nel sistema dei trasporti (concorrenza coi trasporti automobilistici per la parte dei trasporti terrestri, concorrenza coi trasporti marittimi dove questa concorrenza è possibile; non più tardi di ieri l'altro abbiamo dovuto approvare con la legge Saragat un provvedimento per la navigazione di piccolo cabotaggio). Occorre perciò adeguare le tariffe a questa situazione e mettere le ferrovie in condizioni tali che esse diventino un elemento di coordinamento e non di scardinamento delle varie attività economiche del Paese.

L'Amministrazione va incontro ad aumenti notevoli di spese per la concessione (certo non molto lauta, ma era il massimo che si potesse dare in questo momento) di aumenti al personale, aumenti che hanno decorrenza dal 1° novembre. Bisogna provvedere anche nell'interesse stesso del personale, altrimenti l'articolo 81 della Costituzione non potrà essere rispettato.

Ed allora quali effetti avrebbe il rinvio? Io mi rendo perfettamente conto che il Parlamento possa chiedere una discussione sul metodo con cui le tariffe sono state preparate; ma le discussioni non devono pregiudicare la sostanza del problema. Il Governo chiede i pieni poteri per la modifica delle tariffe; li ha chiesti con un disegno di legge che non pone alcun limite di tempo a questa concessione.

È stato suggerito — e credo che il Governo accetterà il suggerimento — che con un secondo provvedimento, da presentare prestissimo, si limiti al 1949 la concessione dei poteri; un anno basta affinché il Governo abbia in mano uno strumento adatto ad adeguare le tariffe al risultato dei primi esperimenti di aumento: possono manifestarsi inconvenienti, mancanze di parallelismo che richiederebbero, come richiederanno, un intervento immediato, che non potrebbe avvenire con la normale procedura parlamentare. Tenuto conto di queste ragioni, io vorrei pregare il collega Serbandini di consentire che intanto il provvedimento vada avanti, con l'impegno del Governo di presentare entro il 31 marzo il secondo provvedimento

limitatore della durata dei pieni poteri. In sede di questo secondo provvedimento, quando saremo meno oberati di lavoro urgente, noi potremo fare una discussione approfondita del problema delle tariffe. Ma intanto portiamo questo piccolo beneficio al risanamento del bilancio dell'azienda e creiamo il presupposto per la concessione degli aumenti agli statali, che è subordinata — come del resto i vostri delegati presso l'apposita Commissione sanno benissimo — ad un aumento limitato delle tariffe ferroviarie e delle tariffe postali, nonché ad alcuni provvedimenti di carattere fiscale che in questo stesso istante la Commissione finanze e tesoro, al piano superiore, sta esaminando, perché siano approvati con la maggiore rapidità possibile.

LACONI. Chiedo di parlare a favore della sospensiva.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACONI. Non posso nascondere che trovo meritevoli di attenzione alcune delle considerazioni fatte dall'onorevole Corbino. Mi rendo anche conto della preoccupazione che ha la Camera di liberarsi di una parte di lavoro, mediante la concessione di poteri al Governo. L'onorevole Corbino ha parlato in termini chiari e giuridicamente esatti: ha detto che si tratta di una rimessa di « pieni poteri » al Governo. Ora, perché si possano rimettere al Governo da parte delle Camere poteri più o meno pieni, necessariamente si deve tener conto dell'articolo 76 della Costituzione, il quale stabilisce che « l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti ». E cioè l'articolo 76, per una rimessa dei poteri, prevede due condizioni: la determinazione di principi e criteri direttivi e che si tratti di delega a tempo limitato.

Ora il disegno di legge in esame — possiamo essere più o meno d'accordo sul merito — non stabilisce comunque dei criteri direttivi né una limitazione di tempo. Questo disegno di legge — mi stupisco come un simile rilievo sia sfuggito ai colleghi della Commissione — non rientra nelle facoltà consentite alle Camere dall'articolo 76 della Costituzione. Non penso che ci voglia gran che per farvelo rientrare: se la Commissione ci avesse messo un po' di buona volontà, avrebbe potuto metterci in condizione anche di approvare questo provvedimento. Ma, oggi come oggi, credete che possiamo farlo a cuor leggero, quando il disegno di legge è

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

patentemente una violazione dell'articolo 76 della Costituzione?

Sono pertanto d'accordo con la proposta dell'onorevole Serbandini: non tanto per i motivi di merito da lui sollevati, che mi lasciano anzi un po' esitante, quanto per questi motivi formali. Io direi che basterebbe in sostanza — non credo che per questo accadrebbero grandi cose — che la Commissione riprendesse in esame il disegno di legge e lo ripresentasse in una forma costituzionalmente accettabile, per cui non soltanto la maggioranza ma, eventualmente discusso il merito, anche la minoranza fossero in grado di approvarlo.

Vorrei dire alla maggioranza qualcosa molto amichevolmente: posso comprendere le violazioni della Costituzione che abbiano un grande interesse politico per voi, ma che si debbano compiere violazioni della Costituzione anche su piccole cose non lo credo necessario: altrimenti si ha uno spregio della Costituzione e anche dell'opposizione. Non v'è alcuna ragione perché si debba oggi far questo, dal momento che è sufficiente che la Commissione riveda il disegno di legge e lo faccia rientrare nella legalità costituzionale.

MONTICELLI. Chiedo di parlare contro la sospensiva.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTICELLI. La proposta dell'onorevole Serbandini tende, come egli ha già fatto rilevare in sede di Commissione, a far sì che la Commissione stessa sia chiamata ad esaminare non già il progetto di legge oggi sottoposto all'approvazione del Parlamento, ma il decreto con il quale si apporteranno le modifiche alle vigenti tariffe sul trasporto delle persone e delle cose.

SERBANDINI. Non ho chiesto questo.

MONTICELLI. Onorevole Serbandini, dinanzi ad una semplice richiesta di rinvio non motivata, non si può non tener conto di quello che è stato il suo atteggiamento in seno alla Commissione, culminato nell'ordine del giorno da lei presentato. Anche in sede di Commissione ella avanzò la stessa richiesta. È quindi logico da parte mia di ritenere che, avanzando da parte sua, oggi, in seduta plenaria, la proposta di rinvio, si debba, naturalmente, ricollegarsi a quella posizione da lei già assunta dinanzi alla Commissione dei trasporti.

Ritengo che la proposta di rinvio non possa essere accettata, perché la Camera deve giudicare su questo punto essenziale: è opportuno in un momento politico come l'attuale restituire al Governo la facoltà rego-

lamentatrice per l'aumento delle tariffe ferroviarie nei riguardi delle persone e delle cose? È questo il momento più adatto per modificare sia la legge 11 ottobre 1934 sia quella del 25 gennaio 1940? Questo è stato oggetto di discussione in sede di Commissione e su questo richiamo l'attenzione della Camera.

È verissimo che attraverso la legge del 1934 che regola il trasporto delle persone, e quella successiva del 1940 che regola il trasporto delle cose, era stata fatta una triplice distinzione. Le riduzioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sono approvate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti; le riduzioni e gli aumenti non di carattere generale, secondo le disposizioni vigenti, sono approvati con decreto ministeriale.

Gli aumenti di carattere generale sono disposti con legge, per cui è necessario un intervento del Parlamento che discuta e approvi un provvedimento di tal genere.

Il provvedimento di legge che oggi si sottopone alla nostra attenzione consiste appunto in questo: far sì che la facoltà concessa al Governo di disporre le riduzioni di carattere generale siano estese anche al caso di aumento delle tariffe.

Io sono d'accordo con il collega Serbandini che in un momento di assoluta calma e tranquillità, in una situazione normale, sarebbe stato augurabile che questa facoltà non venisse concessa perché, trattandosi di aumento di tariffe, era bene avere il consenso del Parlamento.

Ma, come si evince dalla relazione dell'onorevole Cappugi, dobbiamo tener conto che noi ci troviamo in un momento eccezionale con una situazione economica estremamente mutevole, in cui è necessario considerare la natura della materia che va disciplinata, e anche l'efficacia economica che questi aumenti tariffari possono avere soltanto se la loro attuazione è legata ad una certa tempestività.

In sostanza, in un momento fluido come quello che attraversiamo, momento senza dubbio difficile ed eccezionale, è evidente che se si deve concedere una facoltà nuova al Governo, questa facoltà non deve avere carattere indeterminato e non deve essere illimitata nel tempo.

Ecco lo scopo per cui, insieme con il collega Caroniti, ho proposto l'ordine del giorno che è stato inserito nella relazione Cappugi, e che è stato approvato dalla Com-

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

missione dei trasporti, dopo aver avuto il consenso dello stesso Ministro dei trasporti.

Il significato dell'ordine del giorno è il seguente: preoccupato di questa situazione, io ho ritenuto opportuno che invece di concedere al Governo la facoltà di provvedere all'aumento delle tariffe, senza limiti di tempo, era opportuno restringerla e cioè fissare un termine in cui essa sia operativa. L'ordine del giorno mio e dell'onorevole Caroniti tende appunto a questo: invitare il Governo a presentare nel termine del 31 marzo 1949 un disegno di legge che limiti il potere attribuitogli dall'articolo 1 del progetto di legge che stiamo esaminando.

Si può obiettare: perché non inserire nello stesso progetto di legge questo termine? È la proposta avanzata in sede di Commissione dall'onorevole Firrao. Ma la Commissione giustamente ha ritenuto che se noi introducessimo questo termine nel testo del progetto di legge, andremmo incontro ad un grave inconveniente, che il progetto cioè dovrebbe essere rimandato al Senato...

LACONI. E che significa?

MONTICELLI. Significa perdere tempo, mentre noi riteniamo che sia molto utile varare al più presto questo progetto di legge, affinché la sua efficacia possa rendersi al più presto operante.

Per queste ragioni, appunto perché attraverso l'ordine del giorno accettato dal Ministro le preoccupazioni mie e dell'onorevole Serbandini sono state acquisite; appunto perché, con questo impegno assunto di limitare l'efficacia della legge in un termine relativamente breve, la Commissione è stata concorde nell'approvare il disegno di legge; appunto perché nessun altro significato può assumere la proposta di rinvio avanzata dall'onorevole Serbandini, io mi oppongo al rinvio, ritenendo che la Camera possa senz'altro entrare nel merito del progetto, che del resto ha avuto già nella sua forma integrale l'alta approvazione del Senato della Repubblica. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Commissione sulla proposta sospensiva?

CAPPUGI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, l'obiezione fatta dall'onorevole Laconi ha indubbiamente un valore che non può sfuggire alla Camera. Però occorre a questo proposito osservare che l'articolo unico del disegno di legge attribuisce al Governo il potere di adottare aumenti alle tariffe ferroviarie, così come il Governo ha già il potere di adottare provvedimenti in diminuzione delle tariffe stesse. Ragione per cui, siccome, nella

sostanza, un provvedimento di variazione che comporti un aumento delle tariffe non può essere considerato di natura diversa da uno che ne comporti la diminuzione, e la natura di tali provvedimenti non è intrinsecamente attinente alla funzione legislativa, ma è di carattere esclusivamente amministrativo, io credo che, seppur formalmente l'eccezione sollevata dall'onorevole Laconi può avere un qualche valore, nella sua sostanza — in effetti — non l'ha affatto.

Contro questa militano invece argomenti solidi per insistere — come a nome della Commissione io faccio — per l'approvazione della legge; e questi argomenti io potrò ampiamente svolgere, se il Presidente ritiene non sia il caso, da parte del relatore, di affrontare in questo momento il merito della legge.

PRESIDENTE. Si limiti alla sospensiva.

CAPPUGI, *Relatore*. Dovendomi limitare esclusivamente ad obiettare sulla questione sollevata dall'onorevole Laconi, io ripeto che, trattandosi di materia amministrativa, il Governo può essere investito del potere di provvedere ai necessari aumenti delle tariffe ferroviarie, anche perché (e questo è il punto sostanziale) il Governo ha già il potere, nella stessa materia, di provvedere alle diminuzioni delle tariffe stesse.

Se la Costituzione non è violata dal potere attribuito al Governo di diminuire le tariffe, non si vede perché la Costituzione verrebbe violata dandosi al Governo il potere di aumentarle. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro dei trasporti ha facoltà di esprimere il parere del Governo sulla proposta sospensiva.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non ho che da aggiungere poche parole a quanto hanno detto gli onorevoli deputati che mi hanno preceduto e che sono contrari al rinvio del disegno di legge.

Mi limito a confermare quello che ha già detto l'onorevole Corbino, e cioè che il Governo accetta l'ordine del giorno degli onorevoli Monticelli e Caroniti e quindi si impegna fin d'ora a presentare un provvedimento organico che possa limitare l'attività del Governo in materia non solo di tariffe ma anche di organizzazione tecnica ed economica di tutta l'azienda ferroviaria, in modo che il Parlamento possa discutere tutte le attività che sono connesse alla sana e razionale organizzazione di questa grande azienda di Stato.

Quindi mi permetto di sollecitare l'urgenza del provvedimento in esame perché oggi noi dobbiamo fare un assestamento

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

economico che è non soltanto nell'ambito delle spese ma anche nell'ambito degli introiti, se vogliamo ottenere qualche risultato positivo nel bilancio dell'azienda ferroviaria di Stato.

Certamente dobbiamo pensare che il Governo potrà sempre gradire consigli o ricevere obiezioni dalla Camera e dal Senato. Ma una discussione, attualmente, si porterebbe molto per le lunghe, e il ritardo nell'applicazione anche di un piccolo aumento di tariffe porterebbe un danno all'erario per un valore cospicuo: si tratta di qualche miliardo al mese, a cui non ci sentiamo oggi di potere rinunciare.

Quindi prego l'Assemblea di concedere l'autorizzazione prevista dall'articolo unico del disegno di legge in esame, in modo che si possa fare un primo molto prudente ed oculato assestamento del bilancio delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la sospensiva è stata chiesta a termini del Regolamento, ed è stata, fra l'altro, motivata con una considerazione che involge una questione di carattere strettamente costituzionale, che è stata dibattuta anche dalla Commissione, come hanno riferito il relatore e l'onorevole Monticelli.

L'articolo 76 della Costituzione pone tre condizioni alla facoltà di delegare al Governo la funzione legislativa: la determinazione di principi e criteri direttivi, che sia ben definito l'oggetto della delega e che ne sia indicata la durata. Si può anche ritenere che questi limiti, nel testo del disegno di legge, non modificato dalla Commissione, non siano rispettati, e che non sia sufficiente che la Camera, in materia così delicata, si possa affidare ad un ordine del giorno della Commissione.

Avverto comunque che, oltre alla proposta di approvazione condizionata avanzata dall'onorevole Corbino, è stato presentato alla Presidenza, dall'onorevole Targetti, il seguente emendamento, che mi permetto di leggere perché la Camera possa averne cognizione, anche se dal punto di vista formale io dovrei rendere noti gli emendamenti soltanto quando la discussione è esaurita:

« Alle parole, sono approvati: *sostituire le altre*: possono essere approvati fino al 31 marzo 1949 ».

Faccio presente alla Camera, alla Commissione e al Governo che il disegno di legge meriterebbe forse di essere riveduto, sotto l'aspetto costituzionale, con particolare riferimento al termine, dalla stessa Commis-

sione, la quale potrebbe essa stessa emendare, se crede, il disegno di legge, in seduta o entro le ventiquattro ore di tempo cui ha diritto, come massimo, a norma del Regolamento. Chiedo quindi in proposito il parere della Commissione.

CAPPUGI, *Relatore*. Accogliendo l'invito del signor Presidente, la Commissione chiede alla Camera un'ora di tempo, per riesaminare la questione.

CODACCI PISANELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CODACCI PISANELLI. Non ritengo opportuna e necessaria la concessione di un'ora di tempo, perché la questione di costituzionalità, qui sollevata, non ha ragione di essere. Si è parlato di delega della funzione legislativa, ma non siamo qui in tema di funzione legislativa. L'articolo 76 della Costituzione si riferisce solo alla delega legislativa propriamente detta. L'onorevole Lacconi, che ha sollevato la questione di costituzionalità e che tanta preoccupazione ha mostrato per il rispetto della Costituzione, non ha tenuto presente che qui ci riferiamo alla modificazione di tariffe ferroviarie, cioè ad una questione eminentemente amministrativa (*Interruzioni all'estrema sinistra*), sulla quale il Parlamento non esercita se non un controllo.

Non confondiamo la funzione legislativa propriamente detta con la funzione del Parlamento di controllo sull'attività amministrativa dello Stato. (*Proteste all'estrema sinistra*). Noi con questa legge non deleghiamo una funzione legislativa al Governo, e non ha quindi ragione d'essere applicato l'articolo 76. Noi ci riferiamo alla facoltà per il Governo di modificare talune tariffe, cioè di esercitare un potere amministrativo che già gli spetta: pertanto, non è che facciamo una delega di pieni poteri, come qualcuno ha sostenuto, ma noi ci limitiamo a stabilire che senza un nostro controllo preventivo il Governo non può esercitare un potere che già gli compete. Quindi la questione di costituzionalità, che è stata sollevata, non trova fondamento né può essere invocata.

Teniamo presente d'altra parte che, in base alla legislazione vigente, la competenza per la modificazione delle tariffe ferroviarie sarebbe del Comitato interministeriale dei prezzi. Se, nonostante ciò, il Ministro ha voluto rivolgersi al Parlamento, è perché ha voluto rispettare questa facoltà di controllo del Parlamento, il quale ha già mostrato di aver apprezzato il gesto del Governo e di dovergli dare questa prova di fiducia.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

All'onorevole Laconi faccio presente che probabilmente egli non ha un'adeguata concezione della funzione legislativa. Se ad ogni momento e per questioni essenzialmente amministrative noi solleviamo la questione di costituzionalità, finiremo col mettere in ridicolo la stessa Costituzione. (*Applausi al centro — Rumori all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, a norma di Regolamento non può negarsi alla Commissione il diritto di ottenere un rinvio.

All'onorevole Codacci Pisanelli, il quale ha sollevato una questione sulla quale mi ero già permesso di intrattenere l'Assemblea, debbo fare osservare che egli è in errore. (*Proteste al centro*).

SCOCA. Non è questione che possa risolvere il Presidente!

PRESIDENTE. Poiché si è fatta obiezione a quanto ho precedentemente dichiarato alla Camera, ho il dovere di ricordare che per gli articoli 3 e 6 della legge del 1931 gli aumenti di carattere generale dei prezzi delle tariffe dei trasporti delle persone sulle ferrovie sono approvati per legge. La disposizione dell'articolo 76 della Costituzione non fa distinzioni di sorta e quindi, allo stato attuale della legislazione, siamo di fronte a una delegazione legislativa vera e propria.

Detto ciò, rinvio per un'ora la discussione del disegno di legge, per dar tempo alla Commissione di esaminare la questione e di prospettare le sue conclusioni alla Camera, e avverto che, nel frattempo, la Camera proseguirà lo svolgimento dell'ordine del giorno. (*Applausi all'estrema sinistra — Commenti al centro*).

**Discussione del disegno di legge: Concessione all'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica di un'assegnazione straordinaria di 400 milioni di lire per l'acquisto di streptomicina. (66).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione all'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica di un'assegnazione straordinaria di 400 milioni di lire per l'acquisto di streptomicina.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli. L'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica ha facoltà di dichiarare se accetta il testo della Commissione.

COTELLESA, *Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 1.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« È autorizzata l'iscrizione nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro (rubrica Presidenza del Consiglio dei Ministri, sottorubrica Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica), per l'esercizio 1948-49, della somma di lire quattrocento milioni (lire 400.000.000) per l'acquisto di streptomicina da distribuirsi, secondo le modalità che verranno stabilite dall'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica, ai centri di sperimentazione clinico-scientifica ed agli infermi indigenti ».

COPPA. Chiedo di parlare sull'articolo 1.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COPPA. Vorrei far rilevare che il disegno di legge (cui consento pienamente), pur riguardando una questione importante di igiene e sanità, non è stato deferito in via preliminare all'esame della XI Commissione permanente, competente appunto in materia di igiene e sanità pubblica. Questo rilievo dovevo fare, per evitare che in avvenire, per analoghi disegni di legge, si avesse riguardo non soltanto all'aspetto finanziario, che comporta la consultazione della Commissione finanze e tesoro, ma anche al merito, per il quale è competente la XI Commissione.

Detto ciò, devo plaudire all'onorevole Proia, relatore, il quale ha trattato la questione, dal punto di vista della competenza, in modo da sbalordire i competenti. Mi congratulo con lui, e dichiaro che voterò a favore del disegno di legge.

COTELLESA, *Alto Commissario per la igiene e la sanità pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COTELLESA, *Alto Commissario per la igiene e la sanità pubblica*. Ritengo che in avvenire non vi sarà più bisogno dell'intervento della Commissione finanze e tesoro, in quanto, per il prossimo esercizio finanziario, sarà eliminata ogni spesa, perché abbiamo trovato il modo di poter dare, per ogni cinque fiale a pagamento, una fiala gratuita. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1, del quale è stata data testé lettura.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Alla copertura della spesa derivante dalla presente legge sarà provveduto con le maggiori entrate previste dalla nota di variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1948-49 (primo provvedimento) presentata al Parlamento il 29 novembre 1948 ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (È approvato).

Il disegno di legge sarà votato nel suo complesso a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana.

#### Seguito della discussione della mozione Novella.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della mozione Novella. È iscritto a parlare l'onorevole Ghislandi. Ne ha facoltà.

GHISLANDI. Onorevoli colleghi, il Gruppo parlamentare del Partito socialista italiano aderisce e si associa cordialmente alla mozione del Gruppo comunista. Si associa non soltanto per una ovvia ragione di solidarietà politica e parlamentare, ma anche e principalmente per due fondamentali considerazioni, e cioè:

1°) la mozione tocca direttamente uno dei più dolorosi ed assillanti problemi del popolo lavoratore; e dovunque v'è la difesa dei diritti, l'aiuto e la lotta per la soddisfazione dei bisogni dei lavoratori, e specialmente della parte più diseredata e sventurata dei medesimi, ivi è il socialismo, perché ivi è la sua funzione, la sua stessa ragione d'essere, il suo dovere, al quale noi non mancheremo giammai;

2°) la mozione tocca una realtà effettiva e bruciante e nello stesso tempo, con le sue conclusioni e le sue proposte, viene incontro a quelle che sono le più legittime e sacrosante richieste degli interessati.

Che si tratti di una realtà che nessuno può contestare, lo ha ammesso anche un oratore non di questa parte, l'onorevole Preti; il quale appunto, anche se dissenziente (e me ne è dispiaciuto) per una gran parte

della questione, ha però riconosciuto che la disoccupazione in Italia è un fatto reale e grave e lo è in tutte le regioni italiane, comprese quelle che sembrerebbero le più floride e attive.

Del resto, in una rivista ufficiale, in data 10 dicembre, dello stesso partito predominante in questa Assemblea, e cioè, *Popolo e Libertà*, della Democrazia cristiana, si legge un articolo di prima pagina, a firma dell'onorevole Cappi, presidente del rispettivo Gruppo parlamentare, in cui ad un certo punto dopo un quadro, per me forse un po' troppo ottimistico, della vita italiana, si aggiunge: « Tutta luce nel quadro e nessuna ombra? Sarebbe sciocco affermarlo: basterebbero a dare preoccupazione i due milioni di disoccupati ».

Dunque, i disoccupati in Italia sono e in numero imponente; di qui, appunto, la ragione della mozione e del nostro intervento in suo favore. Vi sono, a milioni, i disoccupati, e purtroppo, onorevoli signori del Governo e della Camera, dobbiamo notare nella prima linea di questo esercito doloroso di bisognosi e di sofferenti coloro che avrebbero meritato, e meritano, prima e più di tutti, di essere aiutati dalla solidarietà della nazione: i mutilati, gli invalidi di guerra e i reduci.

Non creda la Camera che io voglia approfittare di questa occasione per poter ancora intrattenerla sopra un argomento sul quale ho già abbastanza parlato nei mesi scorsi e sul quale purtroppo — per me e per la pazienza della Camera — dovrò ancora intrattenerla quando si discuterà nel prossimo gennaio, alla riapertura dei nostri lavori, la mozione che ieri io e altri colleghi del mio Gruppo e di quello comunista abbiamo presentato in merito, appunto, alla situazione particolare e ai problemi tuttora insoluti dei mutilati, invalidi e reduci di guerra. Però l'argomento, seppure in questo momento non sarà qui trattato ampiamente, entra anche in questa sede, in quanto tutti sanno, e il Governo non lo può certo ignorare, che i mutilati ed invalidi di guerra fanno non soltanto questione di adeguamento di pensioni o di liquidazioni più o meno immediata delle medesime, ma anche e soprattutto questione di lavoro e di occupazione.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

GHISLANDI. Siede in questo momento al banco del Governo l'onorevole Fanfani, Ministro del lavoro e della previdenza sociale;

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

proprio lui, fin dall'aprile, ha mandato un telegramma ufficiale all'Associazione dei mutilati ed invalidi di guerra assicurando che era pronto un provvedimento di legge con nuove e più favorevoli norme sul collocamento obbligatorio. Ma dall'aprile ad oggi questo progetto non è mai stato presentato al Parlamento. Il Governo ne dirà il perché, ma intanto sta di fatto che ancora oggi — sia poi colpa degli uni o degli altri, o più degli altri o più degli uni, non è per ora il caso di discutere — a distanza di più di tre anni dalla cessazione delle ostilità e dal crollo del fascismo, noi abbiamo centinaia di migliaia di mutilati ed invalidi di guerra, i quali attendono o la pensione o quanto meno una adeguata occupazione o l'una e anche l'altra, avendo poi entrambe il più sacrosanto diritto.

Ma costoro, l'ho già detto, non sono, unitamente ai reduci, altro che l'avanguardia dell'esercito altrettanto doloroso e preoccupante, e ancor più imponente di tutti i disoccupati italiani.

Non siamo qui a voler fare il processo esclusivamente a determinati uomini o gruppi politici: non abbiamo difficoltà a riconoscere lealmente che la causa prima di questa particolare sventura del nostro popolo sta nella guerra e che la maggior responsabilità ricade su chi tanto balordamente e inconsciamente l'ha voluta, su chi l'ha appoggiata in un primo tempo e, peggio ancora, su chi l'ha sfruttata, prima e dopo.

La guerra che, come al solito, dalla classe dirigente della nazione — in quel momento ancora in combutta e d'accordo col barcollante fascismo — era stata fatta balenare al popolo come il mezzo più efficace per la soluzione delle questioni più gravi che già agitavano la vita della Nazione, e come un mezzo fra i più idonei per farle raggiungere maggiore grandezza e prosperità sia pure a spese altrui, la guerra — dico — ha invece rovinato tutta l'Italia, portando la distruzione delle case, il lutto nelle famiglie, la devastazione delle campagne, lo sviaamento e il logorio nelle industrie. E, per soprappiù, quando la guerra è finita, ci siamo trovati sulle braccia milioni di giovani i quali, senza aver avuto precedentemente il tempo di apprendere una qualsiasi arte o professione, tornati ora dai campi di battaglia o di prigionia dopo anni di vita militare premevano alle porte degli uffici pubblici e privati, delle fabbriche e delle cascine per avere lavoro, e in gran parte non l'hanno ancora trovato e lo cercano ancora.

Così finita la guerra, altre e più specifiche responsabilità sono sorte da parte di chi avrebbe dovuto provvedere a riparare o mitigare il male; ma allora v'è stato più che altro un primo momento di euforia e di faciloneria durante il quale si è creduto, generalmente, di poter risolvere il problema della disoccupazione dei reduci, estromettendo dalle varie categorie lavoratrici i fascisti più compromessi; si è avuto invece ben presto che, o per l'illusione di una più pronta e completa pacificazione nazionale, o per un senso di generosità, particolare di questo nostro popolo sentimentale e profondamente buono, si è perdonato ad un'infinità di coloro verso cui si voleva dapprima procedere con severità particolare e costoro sono tornati agli uffici, alle industrie, ed ai campi, impedendo l'impiego di quei disoccupati che già li avevano o avrebbero dovuto sostituire.

Il mezzo dunque non era valso allo scopo. Si è pensato allora ad una più intensa emigrazione e ad una più vasta ripresa di rapporti commerciali con l'estero; ma l'emigrazione ha trovato, dopo un primo momento di vane e illusorie promesse, le porte chiuse quasi dappertutto, o comunque sbocchi insufficienti e discutibili, e nello stesso tempo il campo del commercio estero si è immediatamente scontrato con la concorrenza di gruppi commerciali assai più forti di altre Nazioni, di modo che anche questa speranza è stata in gran parte delusa.

Si è sperato infine in una ripresa rapida delle nostre industrie e in una più vasta iniziativa di lavori pubblici; ma anche questa ripresa industriale, sia pure con tutte le illusioni degli aiuti americani, si è rivelata quasi impossibile a realizzarsi in un breve tempo, e i lavori pubblici si sono presto rallentati o arenati per insufficienza di fondi. E la conclusione di tutto questo è che ancora oggi noi abbiamo infinite schiere di disoccupati, sia nelle categorie dei contadini e degli operai, come in quella dell'impiego: e tutti reclamano e non ottengono lavoro.

Si è chiesto ieri il proponente della mozione, onorevole Novella, quanti siano attualmente i disoccupati in Italia. Si sono fatte più cifre. L'onorevole Novella ha parlato di 2 milioni e 200 mila. Egli però ha anche riferito che dai calcoli del Ministero del lavoro questo numero sarebbe di parecchio diminuito e risulterebbe di poco più di un milione e mezzo. D'altra parte, in quella certa rivista che io ho già citato e precisamente nell'articolo a firma dell'onorevole Cappi, si parla di due milioni di disoccupati.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

Questa cifra l'onorevole democristiano non è certo andato a raccoglierla a vanvera; se l'onorevole Cappi l'ha detta — ed egli è uomo notoriamente serio e preciso — vuol dire che aveva delle ragioni per poterla affermare.

FANFANI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Allora, sarebbe non serio il Ministero del lavoro?

GHISLANDI. Se il capo del suo Gruppo parlamentare non è d'accordo con lei, non è colpa mia! Mettetevi almeno d'accordo fra voi due, e noi allora saremo più o meno obbligati a credervi.

Ad ogni modo, il Ministro del lavoro, onorevole Fanfani, deve aver evidentemente preso i suoi dati dagli uffici di collocamento, e — vede, stavo per dirlo, anche senza bisogno della sua interruzione — questi dati sono stati forniti anche dalla Confederazione generale del lavoro, la quale appunto presenta una cifra che si avvicina alla sua, onorevole Ministro, e forse anche è leggermente inferiore: Italia settentrionale: 859.330 disoccupati, alla fine di ottobre; Italia centrale: 279.960; Italia meridionale e insulare: 463.330; vale a dire in totale: 1.602.620.

FANFANI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Sono proprio i nostri dati!

GHISLANDI. Vede, se mi avesse lasciato parlare! Sono i vostri dati, ma ciò non di meno discutibili, come adesso vedremo. Aggiungerò che in queste cifre sono comprese certe categorie per le quali il Ministero farebbe delle riserve; nel senso che si tratterebbe di disoccupati, a suo parere, soltanto per modo di dire, e cioè donne casalinghe le quali in questo momento avrebbero domandato il lavoro ma ne sarebbero in cerca per la prima volta, perché fino ad oggi sono state a casa loro, pensionati in cerca di nuovo lavoro e lavoratori che già sono occupati, ma che desiderano cambiare occupazione. Questi ultimi sono però in cifra abbastanza ridotta; le donne di casa e i pensionati sono molto di più.

Senonché, bisogna anche pensare che i pensionati, fino a che le loro pensioni non sono adeguate al costo della vita, non possono vivere con quelle miserevoli somme; sono, quindi, praticamente disoccupati anch'essi; o li aiutiamo in un senso o nell'altro. Le donne di casa, come diceva anche l'onorevole Novella, se oggi domandano di lasciare la loro famiglia per andare a lavorare in stabilimenti o in uffici alle dipendenze altrui, non lo fanno certo per divertimento, ma perché hanno i loro uomini già disoccu-

pati oppure che temono il licenziamento o ne hanno già avuto l'avviso.

Ad ogni modo, anche se si volessero eliminare dalla cifra dei disoccupati in senso assoluto tutti costoro, essi rappresentano, totalmente, in Italia 247.432 unità, ed avremmo sempre 1.355.188 disoccupati iscritti nelle liste degli uffici del lavoro. Ma voi mi insegnate che, per ragioni varie, non tutti i disoccupati sono iscritti in queste liste, un numero ancora notevolissimo ne è escluso, e per conseguenza, nonostante tutte le riduzioni che si volessero fare, la conclusione è sempre quella: che noi ci avviciniamo sempre alla cifra di 2 milioni.

Ma si tratta di 2 milioni o di 1 milione e mezzo, la cifra è sempre imponente ed è sempre preoccupante. Questo è il fatto che non dobbiamo dimenticare, e che deve essere alla base dell'attuale discussione.

Ora, questa cifra, onorevole Fanfani — mi rivolgo più che altro a lei, sia pure con tutto il rispetto per gli altri membri del Governo, perché fin qui si tratta di competenza particolarmente sua — questa cifra, dico, ella non mi negherà che corre il serio pericolo di un pauroso incremento perché è in atto, tuttora, la ormai famosa offensiva dei licenziamenti da parte degli industriali e degli agrari.

Si è parlato qui di una specie, non dirò di ordine, ma quanto meno di dichiarazione da parte dei rappresentanti dell'America: negli uffici dell'E. R. P. si diceva che costoro avrebbero parlato della riduzione di tre operai su dieci in Italia.

Ciò è stato smentito; però, nella stessa smentita ufficiale si avverte che si devono licenziare, nella sola industria, 150 mila unità. Quindi sono altri 150 mila operai che dovrebbero essere privati del pane e questo è ufficiale; ed è un dato che anche lei conoscerà benissimo.

FANFANI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Ufficiale per voi, non per noi!

GHISLANDI. Non vengo a dire — potrò tutt'al più supporre — che siano d'accordo con voi, ma se essi han detto, qualcuno avrà ben fornito loro dei dati: se non li ha forniti il Governo, li avrà forniti la Confindustria, e comunque qualche autorità o ufficio italiano. Ora, a quanto pare, il Governo non approva. Ciò dimostrerebbe la sua indipendenza, se Dio vuole, ma vorremmo che essa fosse veramente e meglio provata ed assicurata! Comunque sia, in questo momento chi dice di voler aiutare l'Italia a riprendersi dal

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

marasma della sua situazione economica e industriale, ha espresso questo giudizio; ed esso, anche se non potesse avere influenza decisiva sul Governo, è stato però sufficiente per dare pretesto alla manovra degli industriali e degli agrari, i quali ora dicono: anche se il Governo, magari per ragioni di opportunità politica od altro, crede di no, noi diciamo di sì, perché la voce dell'America dice così.

Questa è la realtà, onorevole Ministro. Ad ogni modo, io non verrò a riferire cifre che non mi risultino: mi limiterò a quelle che so e che posso accertare.

Nella mia provincia, a Brescia, le industrie hanno già iniziato questa offensiva. Che essa sia stata, per il momento, fermata per l'opportuno intervento di protesta delle masse lavoratrici, ed anche per l'interessamento del Governo, è un bene. Ma è sempre una spada di Damocle che pende sulla testa di tanta povera gente. Così, la O. M., che al 25 aprile 1945 aveva impiegati 5.700 operai e alla fine di ottobre di quest'anno ne aveva licenziati 1.400, chiedeva di licenziarne altri 2.300. La Tempini, che nell'aprile del 1945 aveva 3.300 operai e ne aveva licenziati a tutto ottobre 1948, 1.500, ne voleva licenziare altri 600. La Breda, che già aveva alle sue dipendenze, sempre nell'aprile del 1945, 3.500 operai, ne ha licenziati 1.900 a tutto ottobre 1948, e ne voleva licenziare altri 1.100. La fabbrica nazionale d'armi, che aveva 1.800 operai nel 1945 e ne ha licenziati 1.350, ora voleva licenziare anche tutti o quasi tutti gli altri.

Tralascio le industrie minori, alle quali non pare vero di poter sostenere, a propria giustificazione, che, se il lavoro cessa nelle industrie maggiori, di cui esse sono, per una parte, accessorie e succedanee, anch'esse non possono continuare, sicché minacciano di chiudere o riducono, pressoché senza contrasti, il numero degli operai alle loro dipendenze. Dico pressoché senza contrasti, perché la solidarietà operaia, notevole nei grandi complessi industriali, è molto relativa nelle industrie ed aziende minori.

Ora se a Brescia è così, ed è così perché è stato provato e risulta anche al Governo, che cosa sarà altrove? È logico che dobbiamo ritenere per vero anche quello che ha detto il collega Novella in merito a Napoli, a Terni, a Milano ed altre località e che tutto corrisponda a un vero e proprio piano coordinato e preordinato dagli industriali di tutta Italia.

Quindi l'offensiva c'è. È stata forse fermata o si tenta di fermarla in questo periodo e in qualche località? Tanto meglio così; ma se il Governo non assume fin da oggi un impegno e una posizione esplicita, noi corriamo il rischio veramente di vederla effettuata definitivamente e dappertutto fra qualche settimana al più tardi, e allora la situazione peggiorerà senza rimedio e non si tratterà più e soltanto di 150 mila unità!

Nel campo dell'agricoltura, abbiamo avuto in provincia di Brescia 13 mila disdette; anch'esse sono state sospese momentaneamente, ma non revocate. Domani potranno essere senz'altro riprese, una volta che questa sospensione temporanea abbia a cessare. Del resto, per l'agricoltura, lo stesso Ministro Segni, nel discorso di chiusura della discussione del suo bilancio alla Camera nello scorso ottobre, parlando di licenziamenti nel campo dell'agricoltura testualmente ha detto: « Il numero dei licenziamenti è certamente eccessivo ».

Per conseguenza, non soltanto ci troviamo di fronte ad una realtà dolorosa ed assai preoccupante per quanto riguarda la situazione fino a tutt'oggi, ma anche al pericolo indiscutibile di un aggravamento nell'immediato futuro.

Come ripararvi? Onorevoli colleghi, data la precisa limitazione della mozione, potrebbe sembrare anche fuori d'opera indugiarci nell'esame delle questioni di carattere generale, che riguardano tutto l'insieme della crisi economica della Nazione, anziché la questione specifica per eccellenza dei licenziamenti; è evidente che questa è strettamente collegata a quella, e poiché, d'altra parte, un esame del genere è già stato fatto ed ha avuto una replica da parte di un oratore della maggioranza, è nostro dovere dire qualche cosa ed esprimere il nostro pensiero anche a tale proposito.

Ed anzitutto è inutile che ci si venga a dire che la causa principale e più diretta della crisi debba consistere specialmente nel contegno dei lavoratori e delle loro organizzazioni. È l'antica solfa che è stata sempre suonata, anche nei periodi precedenti, anche nell'altro dopoguerra, nelle lotte fra capitale e lavoro, inevitabili e insopprimibili, fino a che ci sarà un capitale che sfrutta il lavoro e un lavoro che si deve difendere dallo sfruttamento. Invitiamo piuttosto il Governo a non volersi lasciar trascinare in questa scia di prevenzioni, le quali hanno un fondamento assai relativo. La crisi dell'industria italiana (e parlo in questo momento dell'industria in

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

modo particolare, perché è quella in cui il fenomeno è più acuto) non è dovuta al fatto che vi sia un certo numero di operai più dello strettamente necessario e tanto meno al fatto che alcuni fra essi abbiano poca voglia di lavorare. A quest'ultimo proposito, in tutti gli organismi c'è chi produce di più, e chi produce di meno. Ma oggi, anche la sola tremenda preoccupazione di dover perdere il posto, fa lavorare questi disgraziati perfino di più di quanto potrebbe esser loro legittimamente richiesto.

Quanto all'eccesso di mano d'opera, abbiamo già visto che è molto discutibile, dato che le industrie, nonostante il cosiddetto blocco, vi hanno già notevolmente ovviato.

Quanto poi alle agitazioni ed alle lotte sindacali, vi sono state sempre e, come ho già detto, sempre vi saranno nell'attuale società capitalistica. Anche se nessuno della Confederazione del lavoro e dei partiti di massa se ne interessasse, le agitazioni scoppierebbero ugualmente, ed anzi avrebbero peggiori conseguenze, in quanto, guidate da qualche arruffapopolo senza controllo e senza criterio, potrebbero portare le masse alle disperazione e a situazioni senza uscita!

D'altra parte, diciamoci la verità: è vero o non è vero che soltanto in seguito alle agitazioni, agli scioperi, i lavoratori han potuto strappare qualche cosa alla opaca grettezza, all'egoismo chiuso della borghesia italiana e di tante altre parti del mondo? Se non ci fossero stati gli scioperi e i movimenti delle organizzazioni sindacali, dove saremmo oggi?

Ora, che in certi settori della Camera non si condivide questo parere, si comprende; ma che proprio dall'onorevole Preti — che si dice socialista, appartenente ad un partito che si chiama socialista e per di più, di « lavoratori » — si venga a negare questo, che, in fondo, è principio fondamentale della teoria socialista, è alquanto strano. Egli ci è venuto a portare la questione della produttività come se fosse una novità, ragionando però come un conservatore; eppure, sarebbe bastato che avesse interpellato qualcuno dei più anziani del suo partito, come l'onorevole D'Aragona o l'onorevole Zanardi, per apprendere che essi stessi, per 50 anni, hanno sempre discusso e combattuto, su giornali e riviste socialiste, contro la tesi delle produttività in senso inverso alla potenza ed alla coscienza organizzativa e di resistenza delle masse lavoratrici.

Veda piuttosto il Governo di venire ad un concetto più sereno e più passionato

e di domandarsi se la causa attuale della nostra crisi industriale, in particolare, ed economica, in generale, vada invece, e principalmente ricercata in altri elementi di fatto, i quali non sono invenzioni nostre, ma sono stati e sono tuttora oggetto anche di constatazioni vostre. Perché, o signori, vi basterebbe rileggere, per esempio, quanto l'onorevole Martinelli, relatore democristiano sul bilancio dell'industria e commercio, ha avuto a dichiarare nella seduta del 23 ottobre 1948:

« Il rendimento della mano d'opera non dipende soltanto dalla volontà del lavoratore, dipende anche e molto dalla qualità delle attrezzature tecniche, che sono messe a sua disposizione; dipende anche dalla atmosfera di collaborazione che si determina nell'azienda tra lavoratore e datore di lavoro; dipende anche da una politica di riconoscimento deciso della maggiore dignità del lavoro, in armonia con le molte affermazioni, che sono a questo proposito contenute nella Carta costituzionale; dipende anche dal maggior contributo di responsabilità, che gradualmente deve essere affidato alle classi lavoratrici ».

Sono parole che noi sottoscriviamo e che però voi, e specialmente voi, non dovrete dimenticare.

Così pure, proprio in questi giorni, ci è pervenuta — e ringraziamo — una circolare della Libera Confederazione generale italiana dei lavoratori; essa riporta, fra l'altro, una mozione sui licenziamenti e sulla disoccupazione, in cui si dichiara che il Comitato esecutivo di questa nuova Confederazione del lavoro — molto vicina al Gruppo dominante dell'Assemblea — ha riconosciuto l'esigenza di « portare le imprese ad una più razionale struttura e produttività, quali condizioni indispensabili per la ricostruzione del Paese ». Ed a questo proposito, « pur riconoscendo che sono stati compiuti sforzi dal Governo per fronteggiare la crisi di molte imprese, ha constatato come sia mancato in tali sforzi » (signori del Governo, questo è per voi) « un indirizzo unitario, derivante da una chiara e ben definita politica economica ». Ha rilevato che « una gran parte delle difficoltà » (sono sempre parole della circolare) « nelle quali si dibattono le imprese industriali, sono il risultato dell'assenza di un deciso e chiaroveggente sforzo degli imprenditori per tempestivamente prepararsi a fronteggiare le inevitabili difficoltà della riorganizzazione post-bellica, mentre

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

si è largamente puntato al conseguimento di immediati e più elevati profitti».

Siamo pienamente d'accordo. Ma allora, la crisi delle industrie dipende proprio dagli operai, dal numero eccessivo degli stessi e dai pretesi eccessi delle manifestazioni delle organizzazioni operaie o dipende eminentemente dalla arretratezza e insufficienza tecnica delle nostre industrie e dei nostri stabilimenti? Io vengo da una famiglia di impiegati industriali: mio padre lavorava in uno di quegli stabilimenti di filatura della seta che una volta erano una gloria soprattutto dell'Italia settentrionale. Ricordo che, quando io ero bambino, un'operaia doveva filare soltanto su quattro capi (come si diceva); poi sono venuti i perfezionamenti delle macchine, che hanno permesso prima sei, poi otto capi; oggi siamo a dodici e, con gli attaccacave che evitano all'operaia di dover fermare ogni tanto l'aspo per riallacciarvi il filo, la produzione è automaticamente di molto aumentata. E, badate bene, parlo di una delle industrie nelle quali le modificazioni sono le più difficili ad escogitarsi ed a realizzarsi, perché vi occorre pur sempre in modo notevole non solo il meccanismo della mano, ma anche l'attenzione intelligente dell'operaia.

Così nel campo dell'industria meccanica, tanto per ricordare qualche esempio fra i più semplici: una volta, per lavorare i bulloni occorrevano ripetute lavorazioni di più macchine, mentre oggi una macchina sola opera tutte le trasformazioni necessarie; così per la lavorazione delle lamiere di automobile, una volta era richiesto il lavoro di 12 operai per approntare in una o due giornate una sola lamiera; oggi, con una sola macchina, due operai nello stesso periodo di tempo compiono tutte le operazioni necessarie. Or bene, mentre noi abbiamo le industrie che un certo momento si sono fermate sulla via del miglioramento e dello svecchiamento del loro macchinario e della loro attrezzatura, altre Nazioni, e particolarmente l'America, hanno macchine modernissime e assai più potenti: le loro industrie, pur dando lavoro agli operai, assicurano così una produzione assai più rapida e perfetta delle nostre, le quali si trovano perciò in uno stato di costante inferiorità di produzione e quindi di concorrenza sul mercato.

Passando all'agricoltura, tutti sappiamo che in Italia vi sono regioni dove ancora si rompe la terra col chiodo, mentre invece oggi con gli aratri moderni, i trattori, le seminatrici, le falciatrici ecc. la situazione è

molto cambiata e cambierebbe ancor più, se se ne estendesse l'uso e si migliorasse la scorta delle macchine; del pari, vi sono delle zone in cui ancora non si è entrati nell'idea di usare convenientemente i concimi chimici, perché i contadini temono che questa concimazione «bruci le erbe» (così dicono). Viceversa il sistema dell'agricoltura con criteri industriali scientifici e specialmente moderni — come è nella pianura padana e in genere nelle zone più avanzate del Paese — crea un ben più alto rendimento.

E allora, dato che né gli industriali, né i grandi agrari possono ignorare queste elementari realtà, vien lecito chiedere cosa vogliano veramente codesti signori, i quali parlano continuamente di miseria, di situazioni più o meno impossibili a sostenersi e poi finiscono sempre col sostenerle, quando non riescono a spuntarla né col Governo, né con gli operai. Quando ci si dice: «io ho mille operai, ma avrei bisogno solo di 600 perché ho adottato macchine più adatte e più potenti», si può anche credere. Ma quando si dice che di 1000 operai una ditta industriale ne vuol tenere neanche 50, perché vuol chiudere temporaneamente l'azienda per «trasformarla», è legittimo sospettare che il motivo sia un altro: e cioè, o quello di ridurre sul lastrico più lavoratori che sia possibile, per poi riassumerli a condizioni di maggior sfruttamento, (cioè con paghe ridotte ed orari aggravati), continuando così nei facili guadagni del tempo di guerra; o, quanto meno, di far ricadere tutto il sacrificio della trasformazione economica del Paese sul popolo lavoratore. A questo, un Governo che si chiama democratico, e per di più cristiano, non si dovrebbe, e non si deve prestare.

Altra ragione mettono avanti gli industriali: la difficoltà di poter commerciare adeguatamente con l'estero; e questa ha una certa base di verità. Giorni fa mi sono trovato per caso con persona che appartiene al campo industriale argentino. Questi mi spiegava: noi argentini compreremmo volentieri prodotti italiani e belgi, perché in tutta l'Europa occidentale, i produttori migliori sono ancora gli italiani ed i belgi, almeno in questo momento; ma noi non vogliamo depauperare e svalutare la nostra moneta dandovi denaro; noi prendiamo merci per merci, ma la nostra merce principale è grano, e questo grano oggi lo avete in altro modo da altri Paesi.

E mi accennava che, perciò, alcuni nostri grandi industriali — e mi faceva i nomi che ora mi sfuggono, ma che a lei, onorevole Mi-

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

nistro, saranno ben noti — hanno trasportato o stanno trasportando addirittura macchinari, tecnici e dirigenti in Argentina, per creare colà un'industria argentina, a tutto danno e detrimento dell'industria italiana.

D'altra parte, pare che l'onorevole La Malfa, ritornato dalla Russia, avrebbe riferito che anche da parte di quella Nazione e dei popoli balcanici ad essa più vicini si sarebbe disposti a fare un notevole scambio di prodotti, ma, anche essi ci offrono cereali, che, come è noto abbiamo ora da altra parte. Con ciò, non verrò a dirvi che veramente il grano dell'America abbia in un certo senso aggravato la nostra situazione; esso ci è stato inviato con criteri di solidarietà, che non possiamo misconoscere; ma il Governo si deve preoccupare delle trattative anche con codesti altri Stati esteri, anche se essi siano disposti a darci soltanto, o prevalentemente, grano o cereali.

Il Ministro degli affari esteri, onorevole Sforza, ha dichiarato in un recente dibattito parlamentare che non vi sarebbe nulla di contrario a questo; e allora, se non ci sono ostacoli, senza altre titubanze o tentennamenti si prenda questa via; ho sentito con queste mie orecchie, e l'avranno sentito anche alcuni dei vostri deputati democristiani di Brescia, un capo di industriali bresciani, che è anche uno dei vostri, esclamare davanti al Prefetto: «Ma perché non ci lasciano esportare i nostri prodotti, laddove noi li abbiamo sempre esportati? I mercati balcanici e dell'Oriente sono stati sempre un buon sbocco per noi!»

Posto su queste basi, il problema assume una concretezza e una ampiezza che permetteranno finalmente di evitare l'aggravarsi delle crisi nell'avvenire e il ripetersi di una situazione angosciosa come la presente. Noi crediamo cioè che si debba affrontare la crisi e cercare di risolverla, non con rimedi soltanto del momento, ma tali che possano essere definitivi e da servire per la creazione di un solido avvenire. Perché, anche se noi ricorreremo a qualche mezzuccio del momento, potremo superare a fatica e soltanto parzialmente la situazione di oggi, ma non potremo risolvere nulla per il domani. Questo sistema del *carpe diem*, del giorno per giorno, è tremendamente nocivo.

Bisogna, sì, affrontare le necessità più urgenti e indilazionabili, ma nello stesso tempo decidersi a porre finalmente davanti a noi un piano concreto vero e proprio. La parola «piano» all'onorevole Fanfani pare non dia fastidio, ma sembra che alcuni suoi

colleghi ne abbiano tuttora una specie di orrore. Se non vi piace la parola «piano» sostituitemela con la parola «programma», ma programma o piano che sia, deve essere serio, completo e veramente efficace per la ricostruzione nazionale. Ora, un tale programma voi non lo avete ancora, onorevoli signori del Governo; bisogna crearlo; noi lo discuteremo e lo potremo anche approvare per una parte o disapprovarlo per altra; però, fin da oggi, io anticipo, a nome del nostro Gruppo, che la nostra collaborazione intende essere a tale proposito la più cordiale e leale; alla libertà di discussione e di critica non rinunciamo e non rinunceremo mai, nel modo più assoluto; ma nello stesso tempo non abbiamo mai pensato né inteso di perderci in superflui stillicidi di opposizione inconsistente. Quali potrebbero essere, a nostro parere, le linee principali di un tale programma?

Premesso che non si risolvono certi problemi di così vasta portata, né si risolvono certi mali coi pannicelli caldi, ma occorre talvolta un'operazione chirurgica, decisa e senza titubanze, riteniamo che, nel campo dell'industria sia anzitutto necessario, signori del Governo e della maggioranza, entrare finalmente in un concetto, che era anche nei vostri programmi di prima delle elezioni del giugno 1946 e che è stato anche attuato in gran parte e si continua ad attuare in un Paese che passava per uno dei più conservatori di Europa: l'Inghilterra. L'Inghilterra non ha avuto paura di fare la nazionalizzazione. Ora, bisogna anche in Italia decidersi alla nazionalizzazione almeno di certi determinati complessi di carattere industriale e di generale interesse della Nazione. D'altra parte la stessa Confederazione del lavoro di vostra creazione lo chiede quando, nelle mozioni cui sopra ho accennato, si rivolge al Governo perché decisamente intervenga per «sbloccare certe situazioni di monopolio», vincendo ad ogni costo le resistenze di coloro che tentano di far cadere sui lavoratori il peso della crisi industriale in atto. Certe situazioni monopolistiche in Italia stanno oggi diventando oramai la nostra rovina. Esse si impancano a fare il bello e cattivo tempo nell'industria, nelle finanze, nei rapporti con l'estero; dominano o addirittura soffocano le industrie e le iniziative minori, che a loro diano anche lontanamente preoccupazione o fastidio; si impongono al Governo ed alla vita pubblica. Peggio ancora, tendono a collegarsi con situazioni monopolistiche di altre Parti del mondo e siccome saranno più deboli di quelle, dovranno cedere

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

agli appetiti maggiori e sacrificare, ove occorra, gli interessi nazionali per fare i propri e nello stesso tempo il servizio dei gruppi capitalistici internazionali.

Bisogna nazionalizzare. Sul principio della nazionalizzazione credo vi sia stato il primo accenno in un progetto di legge Romita del 1947 per la nazionalizzazione delle imprese elettriche. Apriti cielo! Un formidabile complesso esclusivista di quasi tutti gli impianti elettrici ha stroncato ogni possibilità di attuazione di questa riforma. Eppure bisognava venirci! Il giorno in cui l'Italia avesse a disposizione del proprio Governo — e quindi dell'intera Nazione — il suo carbone bianco, dato che non può disporre di carbone nero, l'Italia potrebbe veramente aiutare le sue industrie non a prezzi di strozzinaggio, come oggi si usa e si pratica, anche con l'accondiscendenza del Governo.

Nello stesso tempo bisogna assolutamente proibire che si ripeta lo scherzo di quei signori i quali, in un primo tempo, hanno approfittato dell'autorizzazione a lasciare all'estero metà dell'importo delle merci esportate e quando hanno colà trasportato i capitali, hanno cominciato a trasportare, e stanno trasportando anche le industrie. Ciò deve essere proibito, perché è un vero furto alla Nazione, dopo averla sfruttata ignobilmente nei periodi di maggior bisogno e di maggior dolore.

Poi, bisogna anche fare quello che in sostanza ha accennato anche il vostro onorevole Martinelli nella relazione al bilancio dell'industria: bisogna, cioè, interessare di più la massa lavoratrice alla vita delle aziende, dando quantomeno norma giuridica a quei famosi consigli di gestione che certa gente non vuol ancora digerire e non capisce che sarebbero istituzioni ottime e veramente rigeneratrici nel campo della vita economica italiana.

Noi abbiamo (cito sempre la mia città perché in quella vivo e da quella posso trarre elementi positivi che non possono essere smentiti da nessuno) a Brescia una industria, che funziona meglio di tante altre, ha superato tutte le crisi di trasformazione e che ancora oggi sa magnificamente produrre e realizzare; è la Sant'Eustachio, che più che attuare il consiglio di gestione, ha addirittura assunto operai e tecnici nel suo consiglio di amministrazione. Non si è avuto paura a far partecipare i lavoratori all'andamento dell'industria, interessandoli così direttamente alla vita della ditta; ed essi hanno contribuito alla sua salvezza ed alla sua prosperità.

A queste forme moderne, a queste novità della vita sociale ed economica del giorno d'oggi, bisogna andare incontro senza paura; quando invece si pensa di ricostruire l'Italia con la mentalità del passato, e sia pure del passato prefascista, dimentichiamo che da allora ad oggi sono passati tanti anni di vita dura, di sacrifici, di torture e d'esperienze che hanno aperto gli occhi a molti, allargato il cuore e illuminato l'intelligenza di tanti altri, particolarmente della classe lavoratrice. Bisogna andare incontro a questa nuova luce che si è fatta nell'animo del popolo nostro.

Così si salvano le situazioni del presente e del futuro; in caso contrario, si finisce col fare fallimento.

Occorre infine che si aiuti, questa sì, da parte del Governo, possibilmente attraverso gli istituti particolari che già esistono, la produzione, dando ad essa un maggiore impulso attraverso i crediti specialmente per gli acquisti di nuovi macchinari e per una più adeguata e moderna attrezzatura. E bisogna anche favorire il commercio con l'estero il più possibile, in modo che tutto quanto si produce in Italia ove non possa essere venduto all'interno, sia venduto altrove.

Nel campo dell'agricoltura, abbiamo il progetto Segni; auguriamoci che esso possa essere condotto in porto, con le modificazioni che noi onestamente crederemo di proporre, così che si possa davvero cominciare ad affrontare il problema fondamentale dell'economia italiana. Infatti, pur non negando all'industria la sua importanza nella vita del Paese, non dobbiamo dimenticare che il vero cespite fondamentale della ricchezza della Italia sta ancora nell'agricoltura, e precipuamente nella coltivazione intensiva e razionale del suo terreno, onde rendere produttiva veramente questa nostra *alma parens* che ha sempre dato e grano e frutta e fiori, dagli antichi tempi fino ai più felici della sua storia medioevale e in parte moderna.

La questione della riforma dell'agricoltura deve mirare però soprattutto, e almeno in un primo tempo, in modo particolare alla montagna. Né vi sembri questa una pretesa particolaristica da montanaro, quale mi sento orgoglioso di essere. Mi basti il ricordarvi ciò che è accaduto quando ha avuto luogo il recente disastro del Piemonte: una delle regioni più ubertose, delle meglio lavorate e delle più produttrici nel campo dell'agricoltura italiana è stata rovinata dall'inondazione di un solo torrente e ciò perché nessun Governo in Italia — non ne faccio carico, come vedete, soltanto al vostro — ha mai

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

pensato alla sistemazione dei bacini montani dell'Alpe e dell'Appennino.

Migliorando i bacini montani, voi darete lavoro alla gente della montagna, la quale così non dovrà più migrare a valle in cerca di pane e sarà anzi felice di restare sulla sua montagna, cui è attaccatissima; ma nel tempo medesimo salverete l'avvenire di tutta l'agricoltura italiana.

E, ancora, bisognerà affrontare la questione del Mezzogiorno, in modo finalmente deciso e adeguato, non già con quei pochi miliardi con cui si è creduto di eludere gli angosciosi problemi del Mezzogiorno, della Italia meridionale e insulare, ma con qualche cosa di più vasto, di più completo, di più risolutivo. Risolvendo il problema del Mezzogiorno, che è anche problema di proprietà della terra, voi risolverete, gran parte del problema economico e sociale della Nazione.

Resta infine il problema del lavoro, cui si riallaccia, con la questione del collocamento, anzitutto quello del lavoro alle donne. Si vuole infatti, ancora da parte di qualcuno, criticare l'ingresso della donna nel lavoro, particolarmente impiegatizio. È un errore; la donna ha diritto di vivere con dignità ed ha soprattutto diritto di essere parificata all'uomo nelle retribuzioni, quando le prestazioni sono identiche e di poter mantenere il suo impiego, specialmente quando essa è capo-famiglia.

Si dice: vogliono lavorare per comperarsi il belletto e le calze di seta. Ma, onorevoli colleghi, vi sono ragazze che mantengono la loro vecchia mamma, ed altre che mantengono tutta una famiglia, ed altre ancora, sole e senza aiuto di parenti; come si può negar loro il lavoro? Non mancheranno anche quelle che, se pur non attendano soltanto ad abbellirsi, non hanno bisogno di un proprio guadagno per le necessità immediate proprie o della propria famiglia; queste potranno anche essere allontanate, almeno finché ci sia gente che ha veramente bisogno più di loro, e che perciò ha diritto, veramente più e meglio di loro ad avere una occupazione adeguatamente retribuita.

Del pari, vi sono ancora nelle officine e negli impieghi dei proprietari di fondi, di case e di bestiame, e magari piangono miseria, mantenendosi un posto di lavoro, mentre viceversa altri hanno carichi di famiglia, sono assolutamente poveri e devono attendere ancora il collocamento.

È necessario far luogo a una norma di legge assoluta o quanto meno ad istruzioni

tassative da inviarsi agli uffici provinciali del lavoro, con incarico agli ispettori di controllare che i collocatori facciano il proprio dovere e non si prestino viceversa, a raccomandazioni e pressioni di qualsiasi specie.

Emigrazione: non mandiamo gente nostra a morire di fame all'estero; in tal caso, è meglio che restino a casa loro. All'estero dobbiamo mandare i nostri operai con la garanzia che avranno veramente lavoro e saranno trattati non come degli schiavi o dei negri, come avviene in certe zone dell'America, ma come uomini, aventi tutti i diritti che i lavoratori oggi godono in tutte le nazioni civili del mondo.

Infine, onorevole Fanfani, siano intensificate le scuole di riconversione. Non so se questa sia stata un'idea tutta sua; comunque è stata un'idea buona, e tale sarà anche in avvenire purché non si riduca a una specie di eufemismo per mascherare la carità del sussidio di disoccupazione. Devono essere veramente scuole, in quanto che tutta la massa dei giovani, e specialmente dei reduci partiti per la guerra quando non avevano ancora un mestiere, o cominciavano appena ad apprendere, deve trasformarsi in un complesso, se non di tecnici perfetti, almeno di operai che non siano condannati ad essere semplici manovali per tutta la vita. L'Italia ha bisogno — anche agli effetti della emigrazione — di operai intelligenti, e istruiti, che sappiano « leggere », come si dice, un disegno, fare un po' di conti, eccetera; essi saranno accolti e preferiti sia nelle industrie nostre sia anche all'estero.

Lavori pubblici: devono essere intensificati, ad ogni costo. Non voglio entrare in polemica, anche se c'è qualche cosa di non troppo chiaro, in merito ai fondi dell'E. R. P. Sono 250, sono 150, sono 50 miliardi? Mistero!

Bisognerà pure che un giorno o l'altro ne rendiate conto al Parlamento. Ad ogni modo, i lavori pubblici devono essere intensificati, coi fondi dell'E. R. P., se ci sono a sufficienza; con quelli dello Stato, e anche, se non esclusivamente, almeno in parte, a carico dello Stato; vi sono centinaia di comuni, i quali sarebbero ben lieti di avere il concorso anche soltanto parziale; le leggi per le fognature, per le condotture di acque potabili per gli edifici scolastici già esistono e possono, e debbono, essere largamente attuate in proposito. Ad esempio la famosa legge Daneo-Credaro, è stata attuata largamente in parecchie parti d'Italia, ed ha permesso in tanti poveri paesi di montagna

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

e di pianura, che al di sopra delle nere casupole dove si svolge la vita di tanta povera gente si elevassero due case bianche: la chiesa nella quale essi credono e la scuola, dalla quale debbono trarre tutti gli insegnamenti per la vita e per il loro avvenire.

I comuni, pur di costruire, farebbero anche prestati presso le banche locali, purché però l'eterno Ministero dei lavori pubblici e le non meno eterne Commissioni interministeriali si decidano a dire loro sì. Non mi dilungherò in altri particolari.

Nello sfondo di questa visione generale, e di queste linee di programma non solo per l'oggi, ma per un più sicuro e tranquillo avvenire, ben si inquadrano, le domande specifiche di immediata urgenza, della mozione; noi le facciamo nostre tutte quante. Vorremmo soltanto aggiungere, e sono certo che i colleghi comunisti saranno dello stesso pensiero, un'altra domanda, che cioè si faccia luogo senz'altro alla pubblicazione della legge per il collocamento obbligatorio dei mutilati e dei reduci e alla riforma per l'aumento della loro pensione. È un dovere, e bisogna assolutamente impedire che d'ora in poi le vie delle nostre città e della stessa capitale siano percorse da cortei di doleranti che hanno fatto il loro dovere per la Nazione e che, per aver domandato di essere soltanto ricevuti dal capo del Governo, si sono trovati di fronte alla brutalità stupida della polizia.

Non svolgo particolari considerazioni sulle singole richieste; l'onorevole Novella lo ha già fatto ampiamente, e, d'altra parte, esse si spiegano e si difendono da se!

Forse ci si dirà: come imporre la sospensione dei licenziamenti agli industriali e delle disdette agricole agli agrari? Rispondiamo: Si può; basta che i prefetti sappiano agire ed abbiano l'appoggio energico del Governo. Noi abbiamo già visto come la situazione della provincia di Brescia, che era diventata tragica, sia stata in gran parte risolta per le sue industrie principali e per l'agricoltura perché a un certo momento anche gli industriali e gli agrari sono entrati nell'ordine di idee di accogliere il principio della sospensione dei licenziamenti e delle disdette, quanto meno per tutto il periodo invernale.

Quello che è avvenuto in quella provincia, può aver luogo anche altrove. La situazione è analoga; basterà una volontà più energica e un'opera di efficace ed autorevole persuasione perché questo si possa dovunque ottenere; le organizzazioni sindacali hanno

già fatto il possibile; tocca al Governo il resto.

Ci si dirà anche: mancano i mezzi finanziari. In questa materia abbiamo visto che, quando il Governo vuole, i mezzi finanziari li può anche trovare. Non ci avete detto che non si poteva dare un centesimo ai pensionati? Eppure adesso abbiamo una legge che aumenta, sia pure in misura limitatamente adeguata, le pensioni. Ora, come si sono trovati i fondi per i pensionati, si devono trovare anche per adeguare le pensioni di guerra e nello stesso tempo si devono trovare per tutte le altre provvidenze che abbiamo elencato.

So che il Governo con una iniziativa dell'onorevole Saragat vorrebbe sanare provvisoriamente la situazione. Ma non illudiamoci. La famosa organizzazione della solidarietà invernale bisognava che fosse stata quanto meno iniziata già da parecchio tempo. Ora manca materialmente il tempo di organizzare i comitati, raccogliere i fondi in cifra adeguata, distribuire equamente i sussidi. Si è tardato troppo. Alle prefetture è arrivata al 3 dicembre una circolare 26 novembre che rendeva nota ai prefetti la costituzione di codesto fondo di solidarietà nazionale!

D'altra parte, questo fondo crea ancora un aggravio ai lavoratori delle industrie e dei campi; e non si capisce perché anche agli altri cittadini impiegati, professionisti, commercianti, possidenti, ecc. non debbano essere imposti gli stessi obblighi.

Inoltre, questo provvedimento sarebbe pur sempre insufficiente. Si spera infatti di poter dare 2000 lire a testa ad ogni disoccupato e che la raccolta dei fondi consenta di darne altre 2000. In totale 4000. Ma si tratta di quattro mesi d'inverno, poiché l'inverno, specie nelle zone del Nord e della montagna, è lungo e dura fin quasi all'aprile: di solito nel mese di marzo la situazione giunge al punto più critico.

Perciò, i provvedimenti concernenti il fondo di solidarietà nazionale potranno servire a ben poca cosa; il problema sostanzialmente resta insoluto. Bisogna, quindi, che il Governo affronti nelle sue linee generali il problema della ricostruzione economica italiana per non incorrere in maggiori sventure nell'avvenire e, nello stesso tempo, accolga queste nostre richieste, le quali sono fatte con l'animo non di agitare, né di creare, ma di acquietare i malcontenti e di dare finalmente i mezzi di vita al nostro popolo, in modo che possa affrontare l'inverno senza eccessivi sacrifici ed angosce.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

Molti ieri hanno parlato del Natale e non voglio ripetere quello che è stato detto. Ma l'ultimo atto della Camera, in questa chiusura di lavori, non sia un rifiuto a un'opera di umanità, bensì rappresenti l'accordo raggiunto fra tutti almeno su questo. Se la nostra mozione non può essere accolta in tutti i particolari, ebbene, i capigruppo si radunino fra di loro e col Governo, cerchino di migliorarla e trovino un punto d'intesa. Ma esca dal voto della nostra Camera un atto concorde ed unanime di bontà, di fratellanza umana, un vero atto che porti un po' di pace a tutti gli uomini di buona volontà. (*Vivi applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

**Si riprende la discussione del disegno di legge:**

**Disposizioni per le modificazioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello stato. (195).**

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, la discussione del disegno di legge sulle modificazioni delle tariffe ferroviarie è stata sospesa per un'ora per dar tempo alla Commissione di valutare le obiezioni mosse.

Invito il Presidente della Commissione a riferire in merito.

ANGELINI, *Presidente della Commissione*. La Commissione ha attentamente esaminato il problema posto dall'onorevole Laconi quando egli ha chiesto il rinvio sul presupposto che il contenuto della legge urti contro il disposto dell'articolo 76 della Costituzione.

La Commissione, dopo attento esame, ha ritenuto che il disegno di legge, così come proposto, non violi la Costituzione.

In sostanza l'articolo unico del disegno di legge stabilisce, al capoverso, che sono abrogati il primo e il secondo comma dell'articolo 3 del regio decreto legge 11 ottobre 1934, n. 1948, e le lettere *a* e *b*) dell'articolo 6 del regio decreto legge 25 gennaio 1940, n. 9. Si tratta, dunque, di una legge che abroga due disposizioni legislative precedenti.

Che cosa dicono queste due disposizioni legislative precedenti? La materia riguardante le condizioni e le tariffe per trasporti di persone e di cose sulle ferrovie dello Stato è stata disciplinata dai due decreti richiamati del 1934 e del 1940. In questi due decreti la materia degli aumenti e delle diminuzioni è così divisa: vi sono norme di carattere generale che disciplinano gli aumenti e le riduzioni, e vi sono norme di carattere

particolare che disciplinano gli aumenti e le diminuzioni senza investire le norme di carattere generale.

L'articolo 3, che si vuole abrogare, stabilisce: « Gli aumenti di carattere generale dei prezzi delle tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato sono approvati per legge ». La legge del 1940 dice: « Sono approvati per legge gli aumenti di carattere generale ».

In sostanza, con questi due provvedimenti di legge, è stabilito che spetta al Parlamento di disporre gli aumenti di carattere generale mentre spetta al Consiglio dei Ministri di procedere alle riduzioni di carattere generale dei prezzi delle tariffe ed al Ministro dei trasporti di modificare le condizioni di trasporto che non importino aggravio per il pubblico, le facilitazioni temporanee da accordare con provvedimento di volta in volta, le facilitazioni per i trasporti isolati, le facilitazioni di carattere eccezionale per singoli trasporti, le modificazioni alle lettere di vettura, ecc.

Ora, con la legge in esame si propone di abrogare questi articoli, e precisamente quella parte di questi articoli con la quale si attribuisce al Parlamento il potere di aumentare le tariffe e di provvedere agli aumenti di carattere generale, e si chiede che questi poteri siano anch'essi, come tutti gli altri in materia, demandati al Governo. Si chiede di demandarli al Governo in questo particolare momento nel quale si ritiene che la materia non possa essere regolata e disciplinata da leggi che promanino dal Parlamento, appunto per la situazione contingente nella quale l'azienda ferroviaria si trova, la quale esige prontezza di interventi, facilità di rettificare norme che si manifestino errate, possibilità di rapidamente adeguare le tariffe ai prezzi di costo dell'esercizio.

Se si dovesse ricorrere al Parlamento tutte le volte che si deve provvedere all'assetto di questa materia in un momento purtroppo ancora fluido della nostra economia, noi vedremmo che praticamente non si realizzerebbe mai la possibilità di arrivare tempestivamente. Ed ecco che il Governo chiede al Parlamento di spogliarsi di questa potestà, non di delegare questa potestà nel senso che, riservandola a sé per un certo determinato momento, la deleghi al Governo per poi riprenderla e mantenersela. Con questa legge, in sostanza, si chiede che il Parlamento ritenga che, come per le riduzioni delle tariffe, anche per quanto si riferisce agli aumenti, il Parlamento riconosca

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

che è preferibile demandarne la disciplina al potere esecutivo.

Il Senato (questa legge proviene dal Senato dal quale è stata approvata) in sede di Commissione ha affrontato lo stesso problema e lo ha risolto come noi oggi proponiamo di risolverlo: il Senato ha, cioè, ritenuto che l'articolo 76 della Costituzione segna i limiti per materie squisitamente di competenza legislativa, per materie di diritto essenziale. Vi sono, invece, molte leggi che delegano certe determinate funzioni a organi esecutivi: fra le altre quelle che vi abbiamo indicato in materia di riduzione di tariffe ferroviarie e, inoltre, quelle che delegano al Governo il diritto di disporre l'aumento dei tabacchi e l'aumento delle tariffe postali. Vi è quindi una quantità di norme per le quali si è ritenuto che sia più opportuno che il potere esecutivo, con le dovute garanzie, disciplini la materia, piuttosto che il Parlamento.

Il Parlamento non potrà mai delegare, salvo il disposto dell'articolo 76 della Costituzione, le sue funzioni essenziali: una legge elettorale, l'approvazione dei bilanci, ecc. Ma per questa materia (riguardante gli aumenti delle tariffe ferroviarie), che è materia squisitamente tecnica, non vi è ragione che il Parlamento non possa ritenere che, d'ora in poi, essa non debba essere più di sua competenza, salvo e riservato sempre al Parlamento il diritto di interloquire in sede di discussione del bilancio del Ministero dei trasporti, esprimendo dei voti, muovendo delle critiche, chiedendo anche modificazioni tariffarie in correlazione con le voci delle entrate del bilancio stesso.

La Commissione ha ritenuto che con questa legge si disponga non una delegazione al Governo di poteri finora riservati al Parlamento per norma positiva, ma una attribuzione vera e propria al potere esecutivo di questi poteri spettanti al Parlamento e dei quali il Parlamento stesso considera opportuno privarsi per ragioni di ordine eccezionale.

Questi sono i veri termini della questione: tanto è vero che la dizione dell'articolo esclude che si tratti di delega di poteri a carattere provvisorio. Infatti l'articolo unico stabilisce che gli aumenti e le riduzioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato « sono » approvati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con i Ministri per il bilancio, per il tesoro, ecc. Il disegno di

legge dice « sono » perché i poteri di disporre sono definitivamente abbandonati dal Parlamento e trasferiti al Governo; e non « possono » nel senso che, restando fermi i poteri del Parlamento sulla materia, resti in facoltà del potere esecutivo di disporre su di essa in via facoltativa e provvisoria per poi, scaduto il termine, far ritornare al Parlamento la facoltà legislativa. Ciò è tanto vero che, come già rilevammo, vengono abrogate quelle leggi che davano al Parlamento il potere di legiferare in questa materia. Pertanto si tratta non di delega di poteri, ma di attribuzione di materia a una determinata competenza. Di conseguenza la Commissione ritiene che l'articolo unico non urti contro il principio stabilito dall'articolo 76 della Costituzione.

LACONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACONI. Credo che sia da apprezzare lo sforzo che ha fatto l'onorevole Angelini nel difendere una causa che egli stesso sente (è sperabile) perduta.

In sostanza l'onorevole Angelini dice che non si può parlare di delega in quanto vi è qualcosa di più; qui vi sarebbe non una delega ma una attribuzione di poteri, per cui la Camera si spoglierebbe della sua competenza su una materia definita non per un breve periodo di tempo ma per sempre, rimettendola al Governo. Cosicché, dice l'onorevole Angelini, se il richiamo all'articolo 76 della Costituzione sarebbe valido nel primo caso — nel caso di una semplice delega — non è più valido in questo secondo caso. Ma è ben evidente che questo secondo caso è ancora più grave del primo e che ancora più valide sono per esso le riserve e le cautele poste dalla Costituzione. Vi è infatti da chiedersi non solo se rimanga applicabile l'articolo 76, ma se sia proponibile alla Camera l'ipotesi di spogliarsi di uno dei suoi poteri, perché se si dovesse entrare nell'esame di questo caso, che non è espressamente disciplinato dalla Costituzione, e su cui parla solo l'articolo 134 in cui si fissano i poteri della Corte costituzionale, se si dovesse entrare nell'esame di un caso di questo genere, vi sarebbe da ammettere qualsiasi eventualità.

Badate: di questo passo si potrebbe rimettere l'approvazione dei bilanci al Governo, si potrebbe rimandare l'approvazione dei trattati internazionali.

Ora, se la Costituzione vieta senza particolari cautele la delega normale del potere legislativo, a maggior ragione vieta qual-

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

cosa di più grave della sola delega, com'è la spoliazione totale e definitiva del potere legislativo su una data materia.

Il Parlamento, poi, deve andare ben cauto, poiché oggi noi ci troviamo nella impossibilità di applicare l'unico articolo della Costituzione che si addice al problema, l'articolo 134, perché la Corte costituzionale ancora non esiste. E sulla questione di attribuzione di poteri tra l'uno e l'altro organo dello Stato soltanto la Corte costituzionale, ai sensi della Costituzione, potrebbe pronunciarsi. Non esistendo oggi la Corte costituzionale, noi siamo privi di quell'unica voce autorevole che potrebbe esprimersi su una questione di questo genere.

Il fatto è che la tesi dell'onorevole Angelini non ha un senso qualsiasi, perché quando anche si trattasse di qualcosa di più vasto di una delega, qualunque caso più vasto, ai nostri fini, è già compreso nel caso di una delega.

Nel disegno di legge sottoposto al nostro esame le due condizioni previste dall'articolo 76 della Costituzione non sono rispettate. Giustamente, poco fa, il Presidente della Camera rimetteva alla Commissione il disegno di legge per un ulteriore esame, per rimediare a questa deficienza. Vorrei ripetere l'argomento che ho portato prima. Si può comprendere che voi possiate violare la Costituzione per un grande interesse politico, ma voi volete violare la Costituzione persino per cose di così poco momento. Voi non avete ragione di adottare nei confronti della opposizione, e nei confronti del Paese, questo stile provocatorio, di calpestare la Costituzione anche quando avete la possibilità di rispettarla.

Mi dispiace per l'onorevole Corbellini e per il Governo: ma ciò testimonia una grave deficienza della vostra burocrazia. Avrete pure un ufficio legislativo, credo al Ministero di grazia e giustizia, che deve rivedere i disegni di legge. È possibile che non vi sia un giurista che si intenda di queste cose, che possa compilare un disegno di legge non in questa forma approssimativa?

PRESIDENTE. Non dimentichi, onorevole Laconi, che questo disegno di legge è stato già approvato dal Senato.

LACONI. Tanto peggio. Ella ha ragione, onorevole Presidente, di farmi questa osservazione, che è imbarazzante per tutti; tuttavia, probabilmente al Senato ha dominato quella stessa mentalità che cerca di prevalere anche in questa Camera: di passare sopra anche alle riserve e alle eccezioni più fondate,

per rispondere alle sollecitazioni urgenti del Governo. Ma di questo passo non si può andare avanti.

Insisto perché la Commissione riveda il disegno di legge e lo renda conforme all'articolo 76 della Costituzione.

E poiché già prima la Presidenza della Camera ha creduto di confortare la mia tesi con la sua autorità, ancora una volta io mi appello alla Presidenza della Camera. Noi non sappiamo più, in casi di questo genere, a chi ricorrere, e non possiamo non ricorrere quindi alla autorità della Presidenza della Camera, che ha modo, ai sensi del Regolamento, di impedire che si verifichino queste continue violazioni — sproporzionate anche al motivo — della Costituzione.

Io mi appello quindi alla Presidenza della Camera perché, conformemente alle eccezioni che noi solleviamo a questo progetto, lo rinviò alla Commissione per un ulteriore esame, e perché sia perfezionato ai sensi dell'articolo 76 della Costituzione. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

SCOCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCOCA. Riconosco che la questione sollevata dall'onorevole Laconi è delicata e che ad aggiungere difficoltà alla soluzione ha contribuito un po' anche il modo di impostazione della questione stessa e quanto si legge nella relazione della Commissione. Perché, effettivamente, nella relazione della Commissione si legge la parola «delega», ed è evidente che l'onorevole Laconi, animato da uno spirito — dirò così — di maggiore chiarificazione, sia stato indotto a vedere la violazione dell'articolo 76 della Costituzione. E la cosa ha fatto tanta presa che il Presidente onorevole Fuschini ci è parso abbia subito aderito a questa tesi dell'onorevole Laconi.

Ma, chiarito l'equivoco, se si potrà chiarire, e credo che si possa chiarire, ritengo che le parole un po' grosse dell'onorevole Laconi, il quale ha parlato di intenzione di violare la Costituzione, appariranno come pronunciate fuori posto.

Vi sarebbe violazione dell'articolo 76 della Costituzione se una funzione legislativa fosse dal Parlamento delegata al potere esecutivo senza determinazione di tempo.

Ma quale è la vera natura della funzione di cui discutiamo? Prescindendo dai testi legislativi, secondo me si tratta indubbiamente di materia amministrativa e non di materia che spetti originariamente al Parlamento: materia amministrativa, perché si tratta di

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

determinare i prezzi dei servizi di una azienda autonoma dello Stato, di una azienda che è stata organizzata in questo modo autonomo ed è svincolata dai controlli più gravi che premono su altre amministrazioni dello Stato, perché deve avere agilità di movimento.

Che sia una materia amministrativa nella sua essenza lo dimostra anche il fatto che in casi analoghi non sorge questione in proposito. Per esempio, nel caso delle tariffe postali, vi è una norma espressa nel decreto 27 febbraio 1936, n. 645, l'articolo 18 del quale stabilisce che l'ammontare delle indennità per le corrispondenze e gli oggetti affidati alla posta è determinato con decreto reale su proposta del Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio dei Ministri. E a nessuno è venuto in mente che questa norma violi la Costituzione, che l'aumento delle tariffe postali adottato con provvedimento del potere esecutivo anche recentemente, dopo l'approvazione e l'entrata in vigore della Costituzione, violi l'articolo 76 della medesima.

Ma vi è di più. In base al noto decreto n. 100 del 1926 questa era una materia demandata al potere esecutivo: che se una norma di legge del 1934, ripetuta nel 1940, ha devoluto parte di essa al potere legislativo, era tale devoluzione al potere legislativo che costituiva una eccezione al principio fondamentale. L'attribuzione al potere legislativo sarà stata determinata da motivi certamente importanti, la cui valutazione può trovar luogo in un esame di convenienza politica; ma ciò non toglie che agli effetti della indagine meramente giuridica, sotto l'aspetto della costituzionalità, si possa tranquillamente affermare che, data la natura della materia, il fatto che fosse regolata con legge era una eccezione al principio generale, avuto riguardo all'essenza della materia stessa.

Io ritengo che non si tratti di delega e che abbia errato la Commissione quando ha parlato di delega nella relazione. In verità di che cosa si tratta?

Si tratta qui di una materia attinente alla organizzazione di un pubblico servizio. L'amministrazione ferroviaria indubbiamente costituisce una branca dell'amministrazione dello Stato, anche se è una branca ad ordinamento autonomo. La fissazione delle tariffe non è che un elemento dell'organizzazione del pubblico servizio delle ferrovie.

Ora, noi dobbiamo richiamarci non all'articolo 76 ma all'articolo 97 della Costituzione, il quale stabilisce che i pubblici uffici sono organizzati secondo disposizioni di legge. In ciò vi è una modifica della norma che

vigeva in precedenza, in base all'articolo 1 del decreto n. 100 del 1926, il quale attribuiva questa materia al potere esecutivo. Nella ipotesi più rigorosa, potrebbe dirsi che ora l'organizzazione dei pubblici servizi debba essere stabilita con legge.

Ma, a voler ammettere ciò, quale è il significato dell'articolo 1 del progetto di legge che viene sottoposto al nostro esame? È semplicemente questo: che l'organizzazione di un pubblico servizio viene stabilita legislativamente in un determinato modo. Quindi, quando approveremo tale disposizione, noi non faremo alcuna delega: non è che il potere legislativo deferisca temporaneamente al potere esecutivo questa materia; ma si tratta di determinare il modo con cui regolare una parte dell'organizzazione di un pubblico servizio.

Indubbiamente questa mia visione è più larga di quella accennata nella relazione, e comprendo perfettamente come siano potute sorgere delle perplessità. Però, inquadrata nei termini giuridico-costituzionali, credo che così vada posta la questione. In sostanza, noi stabiliamo con legge il modo come devono essere fissate le tariffe; quindi, legiferiamo sul modo di organizzazione di un pubblico servizio.

Ecco perché ritengo che la Costituzione non sia affatto violata e che l'articolo 76 della Costituzione sia invocato fuori proposito. (*Approvazioni al centro*).

ROBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Onorevoli colleghi, non posso essere d'accordo con l'interpretazione postuma che la Commissione intende dare al disegno di legge che essa medesima ha presentato al Parlamento con una relazione nella quale il disegno stesso veniva definito — e secondo me giustamente — come una legge di delega.

È veramente strana l'argomentazione giuridica che ci è stata sottoposta dall'onorevole Angelini e convalidata dall'autorevole voce dell'onorevole Scoca. Senonché a me pare che il diritto abbia proprie esigenze indefettibili, anche se ragioni di natura politica, di opportunità, potrebbero consigliare diversa soluzione.

Quando una questione viene posta in termini giuridici, v'è un'inderogabilità del diritto e non è consentito, una volta posta la questione, portarla ad una più comoda conseguenza politica. Sostanzialmente, qui si vorrebbe spostare la discussione dalla natura della norma alla materia da regolamentare, cioè all'oggetto di questa norma di legge;

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

e si vorrebbe sostenere che l'oggetto di questa legge, la materia che questa legge dovrebbe regolare, è una materia non legislativa ma amministrativa.

Potrei cominciare col dire che non esiste in sostanza una materia legislativa e una materia non legislativa: esiste una « funzione » legislativa, questa sì; e la Costituzione la prevede all'articolo 70 e la devolve al Parlamento, esclusivamente al Parlamento. Quanto alla materia, tutte le materie dell'attività dello Stato e dell'attività dei cittadini possono formare oggetto di una regolamentazione legislativa, se la loro importanza, se l'influenza politica, economica, sociale che esse rivestono in un particolare momento sono considerate tali da formare oggetto di una legge. È questa la funzione legislativa.

Quindi non v'è in pratica questa classificazione dei provvedimenti secondo la loro natura; la distinzione è meramente scolastica; c'è invece questa particolare funzione di regolamentazione che è proprio la funzione legislativa e che l'articolo 70 della Costituzione demanda al Parlamento. L'articolo 76 dà poi al Parlamento la facoltà di delegare a sua volta, in particolari casi che lo stesso articolo 76 prevede e regola, questa funzione al potere esecutivo. E mi pare che qui ci troviamo proprio in questa specie.

Ha sostenuto accortamente l'onorevole Angelini che in questo caso sostanzialmente il capoverso dell'articolo unico sottoposto all'esame del Parlamento abroga disposizioni legislative che regolavano questa materia. Va bene. È in nostra facoltà, come potere legislativo, di abrogare disposizioni che regolano la materia; ma rientra nel nostro dovere di emanare altre disposizioni che regolino in modo diverso quella stessa materia, oppure di delegare questa regolamentazione ad un altro potere, che è il potere esecutivo. Quindi, onorevole Angelini, mi pare che si ritorni proprio alla ipotesi specifica, caratteristica, della delega dei poteri.

Ora se è vero che nella specie noi abroghiamo due leggi esistenti, quella del 1934 e quella del 1940, dovremo regolare noi stessi, per essere veramente a posto, questa materia che è stata ritenuta nel tempo, finora, una materia di tale importanza da dover essere sottratta al potere esecutivo anche quando vige il sistema generale dei decreti-legge. Dunque, se volessimo veramente adempiere ai nostri compiti dovremmo provvedere noi stessi a formulare una nuova legge; ma ci possono essere motivi di opportunità, di urgenza, di semplificazione, che possono consi-

gliare il Parlamento a delegare al potere esecutivo questa regolamentazione; questa delega può e deve avvenire però soltanto nelle forme che l'articolo 76 prevede.

L'onorevole Scoca ha parlato del decreto del 1926, n. 100; e ha detto che questo decreto, per altre materie affini, sottrae la regolamentazione al potere legislativo e la attribuisce definitivamente al potere esecutivo. Ma questo mi pare che confermi proprio la nostra tesi. Se questo particolare oggetto, cioè la modificazione in aumento delle tariffe ferroviarie, da due leggi successive al decreto-legge del 1926 — e cioè da quella del 1934 e da quella del 1940 — è stato riservato esclusivamente alla regolamentazione legislativa, ciò significa proprio che, evidentemente, per questo particolare oggetto si è ritenuto che la materia da regolamentare avesse tale importanza, tale incidenza sull'interesse generale della Nazione, da tutelare questa regolamentazione con la garanzia superiore di una legge di fronte a quella di un decreto-legge. Quindi, proprio in virtù di questo decreto-legge del 1926, n. 100, che sottrae altre materie affini, ma non questa, alla regolamentazione legislativa, io credo che non possiamo, per definizione, considerare questa materia di competenza non degli organi legislativi ma del potere esecutivo.

Quindi, una volta che la questione è stata sollevata, noi non possiamo seguire altra soluzione che questa, altrimenti, veramente, si verrebbe a violare la Costituzione, stabilendo inoltre un principio pericoloso: che determinate materie vengano considerate non di competenza legislativa e quindi vengano, senz'altro, affidate al potere esecutivo. E domani non ci sarebbe più neppure il bisogno che il Parlamento dichiarasse questo: potrebbe, di sua iniziativa, il potere esecutivo, ritenere che determinate materie sono materie di sua attribuzione e regolarle, così, di sua iniziativa, senza sentire il Parlamento: il che è molto grave. Io penso invece che non sia consentito a noi — come sosteneva l'onorevole Angelini — distinguere nell'interpretare l'articolo 76, fra legge « essenziale » e legge « non essenziale », in funzione legislativa essenziale e in funzione legislativa non essenziale. No, questo mi sembra che sia una sofisticazione: la Costituzione parla di funzione legislativa nell'articolo 70 e nell'articolo 76. Questa funzione legislativa ci compete, ed a noi è consentito di delegarla. Si può essere o no d'accordo sulla opportunità di questa delega, ma credo non vi siano dubbi che essa in ogni caso debba essere fatta con

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

le norme e le modalità previste dalla Costituzione.

Né credo che ciò possa suonare offesa all'altra Camera che ha ritenuto il contrario; perché, proprio l'istituto delle due Camere prevede questa possibilità. Questo non rappresenta una mancanza di riguardo, perché costituzionalmente è previsto che la Camera dei deputati, quando viene sentita in seconda lettura su una legge, possa essere discorde con il Senato.

Ritengo pertanto che non si possa aderire alla proposta della Commissione e che si debba emendare l'articolo 1 della legge proposta per lo meno in modo da precisare i termini e le modalità della delega di poteri.

E un'ultima considerazione: la Commissione con l'attuale interpretazione viene sostanzialmente a rimangiarsi quell'ordine del giorno che essa stessa ha votato all'unanimità, e nel quale evidentemente, stabilendo esser necessario di provvedere entro tre mesi con legge alla regolamentazione della materia, ha ritenuto proprio il contrario di quanto ora vorrebbe sostenere, e cioè che questa materia sia di stretta competenza legislativa e non del potere esecutivo.

Mi oppongo pertanto alla proposta della Commissione.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che la Commissione ha modificato l'ordine del giorno da essa approvato, stampato nella relazione, formulandolo nei seguenti termini:

« La Camera impegna il Governo a presentare, entro il 31 marzo 1949, un progetto di legge che determini definitivamente le norme generali per la formazione o l'attuazione delle tariffe ferroviarie ».

LACONI. Questo peggiora le cose! (*commenti*).

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Mi limito, a nome della minoranza della Commissione, a rispondere ad un'osservazione dell'onorevole Scoca.

L'onorevole Scoca pocanzi ha dovuto rilevare che nella relazione della Commissione effettivamente si parla di delega. Ma, onorevole Scoca, non a caso il relatore ha usato questo termine. Perché l'atteggiamento della quasi totalità della Commissione, fin da quando s'iniziò l'esame della legge, è stato quello di opporsi al fatto che il Parlamento venisse definitivamente spogliato di un potere che gli appartiene non solo dal periodo fascista, ma persino dall'altro secolo.

SCOCA. Ai fini costituzionali ciò non ha rilevanza.

SERBANDINI. Ad ogni modo ciò dimostra, onorevole Scoca, che la legislazione italiana ha sempre considerato che per i servizi ferroviari — data la loro particolare utilità collettiva che li differenzia dagli stessi servizi telefonici, postali ecc. — gli aumenti delle tariffe implicano una valutazione di carattere politico; ed è per questo che fin da 1885 il legislatore stabiliva: « le tariffe non potranno essere aumentate se non per legge ».

Ora, di questo potere la Commissione parlamentare non si è voluta spogliare. Non solo; ma molti deputati del suo Gruppo, onorevole Scoca, sono stati d'accordo con noi nel reagire contro questa esautorazione personale e collegiale della Camera. Le dirò di più: che questa reazione ha avuto dei momenti anche vivaci, che vanno ad onore di questi colleghi democristiani, che non nominerò (per quanto tutti i membri della Commissione qui presenti possono attestare delle mie citazioni) per non esporli — come dire? — ad eventuali sanzioni. (*Proteste al centro*).

PRESIDENTE. Si direbbe invece che l'onorevole Serbandini non voglia farli arrossire! (*Si ride*).

SERBANDINI. V'è stato un collega che, di fronte al modo con cui questa legge è stata presentata, ha espresso il proprio disagio con le seguenti parole: « non dobbiamo esser posti davanti ad esigenze che ci vietino di esercitare il nostro mandato interamente ».

Un altro collega è arrivato ad una formula anche più decisa, forse in ricordo del periodo rovinoso dei pieni poteri fascisti e in ricordo della lotta comune condotta contro quel regime per sostituirgliene uno democratico. Alludendo a questa lotta esplicitamente, quel collega disse: « quello che avviene nel Ministero dei trasporti, come risulta dal disegno di legge proposto, dimostra che in quel Ministero siamo tornati al regime fascista o anche peggio ».

Questo ha detto un collega democristiano, e mi pare che le sue parole siano assolutamente giuste, perché persino in periodo fascista il potere di decidere gli aumenti non fu tolto al Parlamento.

Comunque, d'accordo con voi, colleghi, che allora si trattava di una questione formale. Però voi ne volete fare una questione sostanziale. E allora debbo insistere nell'appellarmi alla testimonianza dei colleghi della Commissione. La Commissione è stata nella

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

sua quasi totalità contraria in linea di principio ad attribuire al Ministro un potere che essa considerava non puramente amministrativo o tecnico — come qualcuno qui vorrebbe sostenere — ma politico. E su questo sono stati concordi gli esponenti democristiani della Commissione, da Pertusio a Firrao e a De Martino Alberto.

È dal contrasto tra le oneste preoccupazioni di quei colleghi e la disciplina governativa che impediva loro di opporsi al disegno di legge, che è derivato, come compromesso, l'ordine del giorno attraverso il quale essi hanno approvato la legge limitando, però, i pieni poteri del Ministro al 31 marzo.

Ma in questo ordine del giorno è la prova inconfutabile che la Commissione ha interpretato il disegno di legge come una delega, in rapporto a certe circostanze particolari e ai limiti di tempo indicati dall'ordine del giorno.

Contro un'attribuzione definitiva al Ministro del potere di aumentare le tariffe ferroviarie e contro la tesi che le tariffe ferroviarie sarebbero di difficile discussione nel Parlamento, la Commissione ha rivendicato a sé il diritto e la competenza per esaminare il provvedimento con cui verranno aumentate le tariffe. Perché la sostanza è che un disegno di legge concernente una serie di aumenti alle tariffe ferroviarie c'è ed è bello e pronto nel cassetto del Ministro, e qui si è ricorso (scusate la parola) ad un trucco: invece di portare il disegno di legge all'esame della Camera o all'esame della Commissione dei trasporti in sede legislativa si è detto: « Date il potere al Ministro di aumentare le tariffe come già ha per le riduzioni ».

È un atto di delega, ha considerato la Commissione attraverso l'ordine del giorno presentato dai colleghi democristiani. Oggi, di fronte all'eccezione costituzionale dell'onorevole Laconi, si viene a sostenere che non si tratta di delega. Per tutto questo, vedete che non siamo in condizioni di esaminare oggi questa legge, comunque voi la consideriate, e che si rende necessario il rinvio da me proposto in principio di seduta: perché o si tratta di delega — come è vero — e allora bisogna rivedere la legge per introdurre le indicazioni di tempo e i criteri limitativi richiesti dall'articolo 72 della Costituzione; o non si vuole considerarla una delega e allora la Commissione deve riprendere da capo l'esame della legge, perché nel caso che non si fosse trattato di delega la Commissione avrebbe dato voto contrario. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. In sostanza, onorevole Serbandini, con questo suo secondo intervento ella mantiene la sua proposta sospensiva.

SERBANDINI. La mantengo, signor Presidente.

TOSATO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOSATO. L'intervento dell'onorevole Serbandini è stato utile ai fini di chiarire i termini della questione. È essa politica o costituzionale? Se si afferma la competenza esclusiva del Parlamento per l'importanza che ha la determinazione delle tariffe generali dei trasporti delle cose e delle persone, si fa una questione di valutazione di opportunità politica, sulla quale noi possiamo giudicare diversamente gli uni dagli altri.

La questione è più delicata se portata sul terreno costituzionale: cioè, ove si tratti di sapere esattamente se in questa materia sia costituzionalmente competente il potere legislativo, il Parlamento, oppure il Governo. Ed è a questo punto che si innesta il problema della delegazione di poteri oppure del trasferimento di competenza.

In base alla legislazione vigente (richiamata dal disegno di legge) per la determinazione delle tariffe generali occorre provvedere con legge, ossia è competente il Parlamento, mentre, per diminuire le tariffe, è competente il Governo. Ma va rilevato subito che questa competenza rispettiva è stabilita da leggi ordinarie, è prevista in via soltanto legislativa e non anche costituzionale: il fatto che una legge precedente determina la competenza del potere legislativo non significa ancora che in questa materia sia costituzionalmente competente il potere legislativo invece del potere esecutivo. Se costituzionalmente fosse competente il potere legislativo evidentemente tutt'al più sarebbe consentita una delega e certamente il disegno di legge in esame non corrisponderebbe alle esigenze di una delegazione legislativa.

Può, indipendentemente dalla legislazione in atto, parlarsi, per la materia delle tariffe ferroviarie, di competenza necessariamente, costituzionalmente legislativa? Se è costituzionalmente competente non il potere legislativo ma il potere esecutivo, non vengono evidentemente in considerazione le esigenze per la delegazione legislativa.

Che cosa dice a questo proposito la Costituzione? La Costituzione detta un principio generale: il potere legislativo spetta alle Camere; il potere regolamentare spetta al Governo. Nel potere regolamentare è compreso anche il regolamento di organizzazioni, e

nel regolamento di organizzazioni la determinazione dei costi, dei prezzi dei servizi dei trasporti e di altri servizi. Vi è qualche disposizione nella Costituzione che in qualche modo riservi al potere legislativo la competenza in questa materia? Nessuna. Quindi siamo in materia regolamentare.

LACONI. La Costituzione non parla in alcun caso di competenza per materia.

TOSATO. In tal caso, il potere legislativo riconosce puramente e semplicemente una competenza propria e quindi, al di fuori di questa, riconosce la competenza propria del potere esecutivo, ritornando con ciò ai principi costituzionali tradizionali, per cui la determinazione delle sfere di competenza fra i due poteri appartiene al Parlamento, il quale è stato sempre rispettoso delle esigenze di autonomia del potere esecutivo in materia di organizzazione di servizi pubblici. È sempre stato riconosciuto in generale che, in questa materia, ha competenza il potere esecutivo anche se talora, in passato, in determinate condizioni, il potere legislativo ha ritenuto opportuno di avocare a sé materie ordinariamente di competenza dell'esecutivo.

Oggi si ripropone ancora la questione. Noi riteniamo che la materia in oggetto sia di organizzazione di servizi pubblici e quindi regolamentare; e concordiamo con il Governo sulla opportunità, particolarmente attuale e reale, di restituirgli la competenza sulla materia medesima, abrogando, con il disegno di legge in esame, le diverse norme legislative preesistenti. Non vi ha quindi delegazione, né hanno fondamento alcuno le obiezioni, che sono state mosse, di legittimità costituzionale. (*Applausi al centro*).

TARGETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TARGETTI. Senza che nessuno se ne sia potuto sorprendere, l'onorevole Tosato è stato di una chiarezza, ed acutezza, che ha fatto venire anche a me la voglia di applaudire. Io non entro nel merito della sua tesi, che ritengo non sia il caso in questo momento di affrontare. Io faccio l'ipotesi che la tesi dell'onorevole Tosato sia esatta e non attaccabile, che cioè il Parlamento possa deliberare essere la materia delle tariffe ferroviarie regolamentare. Però, io mi permetto di far presente ai colleghi che ci troviamo dinanzi ad un disegno di legge, come suol dirsi, nato male, che non si presta ad essere accomodato lungo la via. Perché, se ci trovassimo di fronte a un disegno di legge che, ispirandosi all'interpretazione della Costituzione data dall'onorevole Tosato, propo-

nesse al Parlamento di spogliarsi di questa sua facoltà e di attribuirla (non delegarla) al potere esecutivo, allora la questione si presenterebbe, se non ancora semplice, certo chiara. E se si guarda al disposto del disegno di legge, potrebbe accettarsi questa conclusione, perché vi si dice — ed è sufficiente — che sono abrogate tutte le leggi precedenti che dispongono diversamente.

Ma, onorevoli colleghi, io non concedo niente di quello che non posso concedere, pur non negando nulla di quello che non si deve negare. Chiederei di essere contraccambiato anche in ciò che mi permetto di aggiungere. Chi, infatti, può mettere in dubbio che tanto i componenti del Senato quanto i nostri colleghi della Commissione non hanno avuto per nulla il proposito di stabilire che la materia tariffaria ferroviaria è di competenza dell'esecutivo?

CAPPUGI, *Relatore*. È vero!

TARGETTI. Su questo bisogna essere d'accordo. Ciò che ha ricordato l'onorevole Serbandini è confermato dai lavori della Commissione; ed è confermato, come ha ammesso anche l'onorevole Scoça, dalla relazione. Quando in una relazione sono adoperate le parole « si tratta quindi di delegare al Governo », è un po' difficile affermare che non si sia inteso di proporre una delega. (*Commenti*).

Vedete, onorevoli colleghi: non è che Omero, che sento ricordare da un collega, abbia fatto un sonnellino; Omero è caduto in un gran letargo, tanto è vero che ci troviamo di fronte a un ordine del giorno il quale dice: « Si invita il Governo a presentare entro il 31 marzo un progetto di legge che limiti i poteri di cui all'articolo unico di questo disegno di legge ». Allora, onorevoli colleghi, voi sentite che siamo di fronte a un ibridismo: se la Commissione, che ci ha presentato questo disegno di legge, avesse inteso di presentare non una proposta di delega ma un trasferimento di una facoltà dal potere legislativo all'esecutivo, non avrebbe alcun senso invitare contemporaneamente il Governo a presentare un progetto di legge che limiti i poteri del Governo stesso, quei poteri medesimi che la Camera sarebbe stata chiamata a conferirgli, spogliandosene.

Vi è di peggio: è un sonno da narcotico, quello in cui è caduto il nostro Omero legislatore. Il nostro amato Presidente — i Presidenti sono tutti amati (*Si ride*): è bene che entri nell'uso questa terminologia — il nostro Presidente, veramente amato, ha letto un nuovo ordine del giorno che rende peggiore

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

la situazione, perchè, se nel primo ordine del giorno si riconosceva la necessità di un disegno di legge che limitasse i poteri (l'onorevole Tosato non può rispondermi perchè dovrebbe darmi ragione), ed era assurdo che nel medesimo tempo si conferissero dei poteri all'esecutivo e si dicesse: badate che entro tale termine dovete limitare questi poteri che oggi vi concediamo, nell'ordine del giorno che è stato poco fa letto si dice di più, cioè si dice cosa che sarebbe logica solo nel caso di delega: «La Camera impegna il Governo a presentare, entro il 31 marzo 1949, un disegno di legge che determini definitivamente le norme generali per la formazione e l'attuazione delle tariffe ferroviarie»: ossia un disegno di legge che contenga le direttive cui il Governo, in una materia che si intende deferire alla sua competenza, si deve ispirare per applicare e determinare le tariffe ferroviarie. Ma che direttive, onorevoli colleghi! Se è vero che questo è un disegno di legge per cui il potere di stabilire le tariffe passa dal Parlamento al potere esecutivo, le direttive le dà chi ha questo potere e non il Parlamento che si estromette dalla questione!

Desidero fare un'ultima osservazione sull'importanza dell'argomento. Io non nego che si possa sostenere quanto sosteneva, con la sua abilità, l'onorevole Scoca, cioè che quando si parla di prezzi siamo in materia di organizzazione di un servizio. Ma è una tesi molto ardita. E, trattandosi di stabilire i prezzi dei trasporti ferroviari, vorrebbe dire interpretare l'organizzazione in senso molto lato. Si tratta di stabilire il prezzo di un servizio che ha vari aspetti, anche politici e soprattutto sociali. Voi sapete quanto si è discusso in altri tempi (e può testimoniarlo l'onorevole Ministro che è tecnicamente competentissimo) sui criteri ai quali ispirarsi per determinare le tariffe dei trasporti di materie prime, dei generi alimentari, nonché delle persone, soprattutto di quelle che si spostano per ragioni di lavoro.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Eravamo in regime di monopolio.

TARGETTI. Evidentemente è una determinazione di prezzi che anche nell'attuale regime ha sempre caratteri politico-sociali.

L'onorevole Scoca, con molta accortezza, quando ha parlato della competenza legislativa in materia si è fermato al decreto del 1934. Il collega Serbandini giustamente ha ricordato che ciò accadeva anche prima di quell'epoca, ed il suo richiamo non era inesatto né inutile. Quando si tratta di una

disposizione di legge nata nel periodo fascista, per me è nata male e desta in me subito un sospetto. Se il fascismo ha disposto in un certo senso, novanta volte, non voglio dire, come sarei tentato a dire, novantanove volte, su cento, era meglio legiferare diversamente. Ma la competenza del Parlamento in materia di tariffe ferroviarie non è certo nata col fascismo.

Per concludere, non faccio la questione della preclusione, ma sostengo l'opportunità di una sospensiva. La questione richiede un altro esame, e un esame più approfondito, che porti la Commissione ad una soluzione decisiva. Qui bisogna proprio decidersi: se si vuol fare una delega o se si vuol fare una vera e propria innovazione di quella natura, di quella portata che alcuni ritengono la renderebbe anticostituzionale, altri invece non vietata dalla Costituzione. Se esiste una preoccupazione finanziaria, un'urgenza finanziaria... Io non voglio dare suggerimenti, non spetta a noi darne. Ma la possibilità di provvedere transitoriamente e di urgenza, il Governo la può avere. (*Applausi all'estrema sinistra*).

ANGELINI, *Presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Presidente della Commissione*. L'onorevole Laconi ha sollevato qui una questione di costituzionalità, la quale non si era affacciata all'esame della Commissione. Debbo dire, per la storia parlamentare, che nella relazione del Ministro e nella relazione del Senato non si parla di delega di poteri. Tanto il Ministro quanto il Senato hanno ritenuto l'uno di proporre e l'altro di accettare una applicazione diversa, cioè che sia demandato al potere esecutivo, insieme con le altre facoltà relative alla revisione delle tariffe ferroviarie, anche quella di procedere agli aumenti. Per quale ragione la Commissione ha parlato di delega? È bene che qui si racconti chiaramente la storia, che è molto semplice.

Noi ci siamo trovati di fronte a una richiesta di trasferire questi poteri all'esecutivo e non abbiamo considerato il problema dal punto di vista costituzionale, così come lo ha posto l'onorevole Laconi; e non abbiamo potuto discutere e deliberare su questo punto. Abbiamo invece consentito, con valutazione in sede politica, che, nell'attuale momento, di questo potere che la legge riserva al Parlamento era opportuno privarci per attribuirlo al Governo per le esigenze della riorganizzazione dell'azienda ferroviaria.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

Ora abbiamo, in sede politica, ritenuto opportuno di fare un voto chiedendo che il Governo presenti entro il 31 marzo 1949 un progetto di legge che riesamini e disciplini l'intera materia.

Di fronte a una domanda di rinvio, fondata sul principio di una pretesa violazione della Costituzione, la Commissione, attraverso il suo riesame, ha ritenuto che l'articolo unico non violi la Costituzione. Quando la Camera avrà riconosciuto che violazione costituzionale non v'è, allora si esamineranno l'emendamento Targetti e l'ordine del giorno da noi presentato: l'emendamento Targetti che vuole stabilire che l'abbandono dei propri poteri da parte del Parlamento deve essere limitato a soli tre mesi; e l'ordine del giorno il quale indica la stessa cosa, ma non vuole includere tale limitazione nel disegno di legge, anche per ragioni di carattere contingente, per dare, cioè, la possibilità alla legge di divenire operante per la esigenza dell'Amministrazione ferroviaria, senza che si sia costretti a rimandarla al Senato.

Questa la posizione; per cui ora è essenziale sapere se siano in sede di violazione, o meno, della Costituzione. Poi entreremo in merito e valuteremo, dal punto di vista politico, il provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Il Governo ha nulla da aggiungere?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Posso semplicemente dire due cose. Confermo quanto ha detto il relatore e cioè che il Governo, nel presentare questo progetto di legge al Senato, non intendeva chiedere una delega: esso aveva soltanto lo scopo preciso di cominciare a mettere un po' d'ordine in tutta quella che è l'attuale farragginosa legislazione in materia di facoltà che si danno a una azienda autonoma in maniera difforme.

LACONI. Cioè, mettere ordine nella legislazione: ella vuole che questo lo faccia il Governo, mentre il Governo non ha facoltà di legiferare. (*Commenti*).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Volevamo con una proposta organica dare una sistemazione alle attribuzioni di una azienda autonoma di Stato, sia nel campo della spesa — che l'onorevole Corbino ha detto cospicua — come nel campo degli introiti. Quindi, era semplicemente un primo passo che si voleva attuare con la proposta di legge. Essa, poi, doveva venire completata in maniera organica in un secondo tempo.

Quindi, col presentare lo schema di legge in esame, si trattava di risolvere una questione di carattere provvisorio: ecco perché

non ho avuto difficoltà ad accettare l'ordine del giorno della Commissione che richiede un termine più o meno breve per completare il lavoro.

Quindi io, pregando la Camera di dar corso a questo schema di provvedimento, posso dire che non ho alcuna difficoltà ad accettare l'ordine del giorno che mi invita a disciplinare definitivamente tutte le norme in materia di tariffe.

Mi permetterò di aggiungere che vorrei disciplinare definitivamente anche le norme in materia di spese, perché in quelle ho una ampia autorità e penso che potrebbero essere meglio disciplinate e stabilizzate.

In ogni caso credo che sia utile rilevare che in questo momento, in cui le tariffe ferroviarie non sono più quelle di prima della guerra, epoca in cui le ferrovie godevano di una posizione di monopolio, perché non esistevano altri servizi concorrenti, v'è un limite naturale all'aumento delle tariffe, che è rappresentato dalla libera concorrenza degli autotrasporti stradali e dei trasporti marittimi ed aerei. Non vi è più l'antica possibilità di aumentare le tariffe senza discriminazione e quindi senza avere su tali aumenti dei controlli, perché tutta la materia è già legata da una necessità dell'economia dei trasporti, che è superiore a tutti noi, se vogliamo bene organizzare l'azienda ferroviaria e renderne il bilancio risanato ed in pareggio:

Anche la portata della legge in esame è limitata da condizioni di concorrenza che oggi esistono e che non esistevano ai tempi delle vecchie legislazioni. Ecco perché può richiedersi al Parlamento di lasciare al Governo una attribuzione di carattere amministrativo che ha assunto aspetti nuovi rispetto a quelli che aveva in passato.

Credo quindi che non vi siano grandi osservazioni da fare e prego di tener conto di queste mutate condizioni della economia dei trasporti su rotaia.

PRESIDENTE. Dovremo allora votare sulla proposta sospensiva dell'onorevole Serbandini, il quale vi insiste.

LACONI. Chiedo di parlare sulla procedura di votazione.

PRESIDENTE. La prego di indicare brevemente la questione.

LACONI. Nel corso della discussione sulla sospensiva sono avvenuti determinati fatti: vi è stato un intervento da parte della Presidenza e v'è stata poi una richiesta da parte mia di un secondo intervento da parte della Presidenza, sulla esistenza di una preclusione costituzionale. Ora, ella non ha ri-

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

sposto a questa richiesta e passa ai voti. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Laconi, se ella solleva nelle dovute forme una questione pregiudiziale, io posso porla in votazione prima della sospensiva. Ma la portata pratica e giuridica delle due votazioni mi pare, allo stato dei fatti, identica. Comunque, io non posso prendere atto se non di proposte concretamente presentate. E l'unica proposta concretamente presentata è quella, sospensiva, dell'onorevole Serbandini, che debbo quindi porre in votazione.

GULLO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GULLO. Il mio gruppo voterà a favore della sospensiva.

La cosa che più preoccupa è di non creare un precedente pericoloso. Ho sentito poco fa dire dal presidente della Commissione che in fondo si tratta di materia di carattere esclusivamente amministrativo; lo stesso ho udito dire dall'onorevole Scoca.

SCOCA. Giuridicamente, sul terreno giuridico.

GULLO. Siamo perfettamente d'accordo. Ho sentito poi dire dall'onorevole Tosato che si tratta addirittura di materia regolamentare.

Queste ragioni, evidentemente, sono state adottate per giustificare senz'altro l'atto, a cui la Camera dovrebbe apprestarsi, di attribuire al Governo una competenza che fino a questo momento è del Parlamento.

Vorrei ricordare agli onorevoli colleghi, specialmente a coloro che si intendono di diritto — e qui vi sono dei luminari addirittura — come sia difficile stabilire il limite preciso, come sia difficile stabilire se una materia è puramente amministrativa e non politica, se è puramente regolamentare e non legislativa. (*Commenti al centro*).

Ecco perché in questo momento io non valuto tanto l'importanza della questione specifica, ma valuto appunto il pericolo del precedente, perché attraverso un'affermazione simile, che si tratti cioè di questioni amministrative e non politiche, regolamentari e non legislative, si può trasferire in avvenire al Governo tutto quello che si vuole. È il precedente che è pericoloso.

In realtà, la questione di cui si tratta è esclusivamente politica. Noi dobbiamo ricercare le ragioni perché, da sempre, l'aumento delle tariffe è demandato al Parlamento ed è sottratto alla potestà del Governo. Perché, ci dobbiamo domandare — ed è stato già accennato da altri, soprattutto dall'onorevole

Targetti — la questione è politica? Perché l'aumento delle tariffe incide su fenomeni sociali della più grande importanza, che è inutile che io enumeri. Ecco perché il Parlamento ha sempre riservato a sé la competenza su questa materia; badate, anche in periodo fascista, in cui il potere del Governo era così smisuratamente allargato, anche in quel periodo si tenne a stabilire che questa fosse materia di competenza esclusiva del Parlamento. Noi non vogliamo affrontare la questione accontentandoci di una affermazione gratuita, ossia che si tratti di materia esclusivamente amministrativa e non politica, che si tratti di materia regolamentare.

Ricorderò poi all'onorevole Scoca che mi pare fuori posto...

PRESIDENTE. Onorevole Gullo, qui ella comincia a polemizzare. Abbia la compiacenza di mantenersi nei limiti di una dichiarazione di voto.

GULLO. Affronterò l'argomento principale che, secondo me, giustifica la proposta di rinvio. L'argomento è questo. Io ho l'impressione, vorrei dire la certezza, che il presidente della Commissione, nel momento in cui propone, a nome della Commissione stessa, che la Camera approvi un disegno di legge, non esprima il parere della Commissione così come questo parere viene esposto nella relazione che precede il disegno di legge.

Si è parlato di un errore, per essere stata scritta nella relazione la parola « delega ». Ma non mi fermo alla parola « delega »; nel testo conclusivo della relazione si legge: « Per il momento, vista la necessità di far luogo ad un provvisorio riordino delle tariffe, in modo da ottenere con congrui aumenti ecc., propone alla Camera ecc. ». Quale significato hanno queste parole? Se anche, sul serio, ci si fosse sbagliati nel mettere « delega » invece di « attribuzione », come si spiega la dicitura « per il momento »? Soltanto, cioè, per una questione puramente contingente la Commissione pensa di invitare la Camera ad approvare il disegno di legge. Tutto ciò dà la certezza che la Commissione, allorquando discuteva questo disegno di legge, partiva dalla considerazione che soltanto per il momento era opportuno delegare al Governo questa facoltà. Non posso credere che diverso sia stato il pensiero dei membri della Commissione.

ANGELINI, *Presidente della Commissione*. Poco fa ci siamo riuniti, e la maggioranza ha deliberato; e io ho riferito il voto di stamane che la Commissione stessa, a maggioranza, ha preso.

GULLO. In che senso?

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

ANGELINI, *Presidente della Commissione*. In senso diverso da quello che dice lei ora. Quello che lei dice ora concerne il merito.

GULLO. Allora la Commissione ha senza altro smentito quell'ordine del giorno che pure ha votato?

ANGELINI, *Presidente della Commissione*. Non ha a che fare nulla quell'ordine del giorno con la questione riguardante la costituzionalità della legge: esso riguarda tutto un altro settore di discussione.

GULLO. L'ordine del giorno non può concepirsi se la Commissione non pensava, nel momento in cui deliberava, che si trattava di un provvedimento di natura temporanea. L'ordine del giorno non può avere altro significato se non questo. Ad ogni modo l'incertezza dell'interpretazione, non solo del disegno di legge ma anche della relazione che lo precede e della discussione svoltasi poco fa nella Commissione, non può non consigliare alla Camera il rinvio.

È una questione di molta importanza e di vitale gravità, che noi non possiamo decidere di sfuggita semplicemente perché, come è stato ricordato poco fa dall'amato Presidente, l'altro ramo del Parlamento ha già approvato il disegno di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Gullo, ringrazio dell'«amato», ma sono costretto a dirle di concludere. (*Si ride*).

GULLO. Per le dette ragioni il mio Gruppo voterà la proposta sospensiva.

PRESIDENTE. L'onorevole Serbandini desidera che, prima della votazione, siano richiamati i termini della sua proposta. Essa è stata motivata da varie considerazioni di merito, costituzionali e politiche, concludenti con la constatazione che la questione non è così matura e chiara da essere decisa in questo momento. Si tratta, quindi, di una proposta di rinvio, distinta da altra proposta che è stata accennata, ma non presentata, dall'onorevole Laconi e che sarebbe stata di preclusione costituzionale.

Pongo dunque in votazione la proposta sospensiva dell'onorevole Serbandini.

(*Non è approvata*).

LACONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Per che cosa, onorevole Laconi?

LACONI. Per sollevare formalmente la questione pregiudiziale di incostituzionalità.

PRESIDENTE. Non è più il momento. La proposta di rinvio è stata respinta ed io ho chiarito che, secondo lo stesso intendimento dell'onorevole Serbandini, essa è moti-

vata anche da quelle ragioni costituzionali che ella ha già illustrato. Evidentemente non si può ritornare su di una deliberazione presa; né posso darle di nuovo la parola su un argomento che ella ha già trattato.

LACONI. Con la pregiudiziale chiedo che non abbia luogo la discussione sul merito del disegno di legge. (*Prolungati commenti al centro*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, perché non vi sia neppure la più lontana apparenza che io voglia menomare i diritti della minoranza, porrò in votazione questa pregiudiziale, anche se proposta intempestivamente. Peraltro, al punto in cui la discussione è giunta, non posso darle ulteriore sviluppo. Ella, onorevole Laconi, ha già illustrato due volte la questione, e non può più valersi perciò della facoltà di parlare. Se ella mantiene la pregiudiziale, la metterò in votazione.

LACONI. Chiedo di parlare per chiarire che cosa chiedo.

PRESIDENTE. Ella non può più chiarire se chiede il voto della Camera.

LACONI. Non chiedo il voto della Camera, chiedo il suo intervento, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ella lo ha già chiesto. Ma non è questa una ragione che possa darle diritto a parlare. In presenza di un disegno di legge che ha già subito il vaglio del Senato, è evidente, o almeno a me pare che sia evidente per buon senso, direi, oltre che per senso giuridico, che il Presidente non può assumere una posizione personale ma deve rimettersi al giudizio della Camera. Ed è del pari evidente che questa sola può riconoscere o meno la opportunità del proprio intervento.

LACONI. Se ella mi permettesse di parlare... (*Interruzioni al centro*).

LIZZADRI. È che voi non volete sentire! (*Proteste al centro — Rumori*).

PRESIDENTE. Mi duole di dover troppo spesso richiamarmi al Regolamento. La questione sospensiva è stata motivata dalle stesse ragioni che sono a base della pregiudiziale di legittimità costituzionale, che è stata formalmente proposta al voto della Camera soltanto ora. Si può quindi affermare che l'una e l'altra questione, sono state ampiamente e congiuntamente discusse, ed io ho lasciato, per eccesso di scrupolo, che parlassero ben più dei due deputati a favore e due contro, come prescrive l'articolo 93 del Regolamento. L'opposizione ha avuto così modo di esporre esaurientemente le due eccezioni, e l'onorevole Laconi ha parlato per ben due volte. Respingendo la proposta sospensiva, la Camera ha dimostrato di re-

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

spingere anche quelle considerazioni di carattere costituzionale sulle quali l'onorevole Laconi fonda la pregiudiziale testè presentata. Tuttavia, sempre per eccesso di scrupolo, se egli insiste, la porrò in votazione; ma egli non attenda da me un intervento personale, che io, come ho già spiegato, non ritengo opportuno né legittimo.

Onorevole Laconi, ella insiste sulla pregiudiziale?

LACONI. La mia proposta è stata fatta in termini di rispetto anche per l'altra Camera. Penso però che nulla possa disimpegnarla, come Presidente e come persona, dal prendere una posizione e dall'impegnare la sua autorità contro una così patente violazione della Costituzione (*Rumori al centro*).

PRESIDENTE. Onorevole Laconi, ella mostra uno straordinario semplicismo (mi scusi la franchezza), perché questioni del genere hanno una tale complessità che io posso a buon diritto meravigliarmi come con tanta sicurezza mi si chieda di intervenire con una decisione personale, esprimendo così salomonicamente un giudizio! È la Camera, sovrana, che esprime questo giudizio, e ad essa mi rimetto. (*Applausi al centro*).

Poiché non si insiste nella proposta pregiudiziale, seguiamo nella discussione. Invito l'onorevole relatore ad illustrare l'ordine del giorno approvato dalla Commissione di cui do nuovamente lettura:

« La Camera impegna il Governo a presentare entro il 31 marzo prossimo venturo un progetto di legge che determini definitivamente le norme generali per la formazione e l'attuazione delle tariffe ferroviarie ».

CAPPUGI, *Relatore*. È nell'esame della situazione legislativa in materia tariffaria che noi troviamo la giustificazione dell'ordine del giorno e la dimostrazione di quella sensibilità in materia di difesa delle attribuzioni e delle facoltà del Parlamento che la maggioranza della Commissione ha sentito e sente profondamente.

La situazione legislativa, dunque, è questa: le norme generali e le disposizioni di massima in materia di tariffe ferroviarie sono emanate, per legge, dal Ministro dei trasporti, ed anche per quanto si riferisce agli aumenti e alle diminuzioni delle tariffe stesse, che non abbiano carattere generale, la competenza è del Ministro. Per quanto si riferisce invece alle diminuzioni di carattere generale la competenza è del Governo, mentre, infine, la competenza in merito agli aumenti di carattere generale — ed è questo l'oggetto

della discussione — è della legge e quindi del Parlamento.

L'ordine del giorno che noi proponiamo all'approvazione della Camera mira a correggere la situazione legislativa nella materia delle tariffe ferroviarie proprio in quella parte sostanziale ed essenziale che è bene venga portata all'esame del Parlamento, vale a dire in quelle che sono le norme e le disposizioni di carattere generale nelle quali intervengono indubbiamente criteri di valore politico, economico e sociale. Per queste ragioni, ripeto, noi proponiamo all'approvazione della Camera l'ordine del giorno. (*Approvazioni al centro*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno della Commissione, di cui ho dato testè lettura, avvertendo che esso non è in contraddizione con gli emendamenti presentati al disegno di legge.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Gli aumenti e le riduzioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato sono approvati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con i Ministri per il bilancio, per il tesoro, per l'agricoltura e per le foreste, per l'industria e commercio, sentito il Comitato interministeriale dei prezzi, in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri.

« Sono abrogati il primo ed il secondo comma dell'articolo 3 del regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito nella legge 4 aprile 1935, n. 911, e le lettere a) e b) dell'articolo 6 del regio decreto-legge 25 gennaio 1940, n. 9, convertito nella legge 13 maggio 1940, n. 674 ».

GULLO. Non v'è discussione generale?

PRESIDENTE. Nessuno si è iscritto a parlare nella discussione generale e nessuno ha chiesto la parola prima della votazione dell'ordine del giorno, il quale, a norma dell'articolo 87 del Regolamento, è stato votato a conclusione della precedente ampia discussione.

Quest'ordine del giorno chiudeva evidentemente ogni dibattito generale e segnava il passaggio all'esame dell'articolo unico. Né posso essere io a sollecitare le iscrizioni a parlare. Comunque, rimane sempre libero

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

l'esercizio della facoltà di interloquire sugli emendamenti, i quali, come ho tenuto a dichiarare prima, non sono stati per nulla compromessi dalla approvazione dell'ordine del giorno.

L'onorevole Targetti ha proposto all'articolo unico i seguenti emendamenti:

« Al primo comma, alle parole: sono approvati, sostituire le altre: possono essere approvati sino al 31 marzo 1949 ».

« Al secondo comma, alle parole: sono abrogati, sostituire le altre: sono sospesi.

Ha facoltà di svolgerli.

TARGETTI. Il primo emendamento non ha bisogno di essere illustrato. Corrisponde, nella lettera, all'ordine del giorno proposto dalla Commissione. La Commissione dice che entro il 31 marzo deve essere presentato un progetto di legge che determini in modo definitivo le norme a cui deve essere sottoposta la compilazione delle tariffe. Io dico che soltanto sino al 31 marzo si può procedere alla determinazione delle tariffe da parte del potere esecutivo. Oltre quel termine, ritengo di no. Lo stesso ordine del giorno della Commissione dice che entro quel termine si tornerà alla Camera per definire.

Ho proposto inoltre, di sostituire alla parola « abrogati », la parola « sospesi », perchè di abrogazione non è il caso di parlare in questa sede.

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERBANDINI. Onorevoli colleghi, mi pare che l'emendamento proposto dall'onorevole Targetti — nell'assurda situazione in cui ci troviamo, di fronte a una legge di cui è stata poco fa accettata la discussione in base a considerazioni nettamente contrastanti con la relazione scritta della Commissione — rappresenti il meno peggio.

Quali sono le ragioni che l'onorevole Ministro ha esposto al Senato davanti alla nostra Commissione, per giustificare questa legge? Egli ha parlato di fluidità della situazione economica e della necessità di adeguarsi tempestivamente ai mutamenti delle tariffe ferroviarie internazionali e delle tariffe automobilistiche interne. Ed ha legato queste considerazioni al fatto che ci troviamo in periodo eccezionale. Ma se è questa la ragione, dobbiamo tenerne conto fissando nel provvedimento un limite di tempo.

D'altra parte, egli ci ha detto che avremo sempre modo di assicurare il nostro controllo attraverso la discussione parlamentare del

bilancio è che ogni garanzia ci viene dalla serietà dell'Amministrazione ferroviaria. Ma è evidente che con l'esame dei bilanci noi eserciteremo in effetti un controllo *a posteriori*; e quanto alle garanzie offerte dai funzionari delle ferrovie, nessuno ne mette in dubbio le qualità e le capacità tecniche, ma ormai è stato messo in rilievo — anche dalle dichiarazioni di colleghi di altri settori — che il problema degli aumenti ferroviari, con le gravi conseguenze che porta per il bilancio del singolo cittadino e per l'andamento generale dei prezzi, solleva questioni politiche e sociali che spetta al Parlamento affrontare e risolvere.

Infine il Ministro ha cercato di far valere un altro argomento, a lui particolarmente caro: la difficoltà per il Parlamento di discutere una materia complessa come le numerose voci delle tariffe ferroviarie. Desidero qui riprendere una questione alla quale prima ho solo accennato e su cui credo che dovremmo riflettere un momento. La nostra Costituzione ha creato o, se volete, ha sviluppato un tipo particolare di organizzazione dell'attività parlamentare: voglio dire le Commissioni che possono anche esercitare direttamente la funzione legislativa. Mi pare che dobbiamo impiegare largamente questo mezzo in casi come quello di cui stiamo parlando, perchè la tempestività, la rapidità e la competenza che qui sono state fatte valere per sottrarre al Parlamento la decisione sugli aumenti ferroviari, sono assicurate dalla Commissione parlamentare per i trasporti. Con questo non voglio concedere nulla alle sue asserzioni, onorevole Ministro. Le asserzioni da lei fatte in Commissione rivelavano veramente — mi permetta — una insofferenza del Parlamento, una volontà di essere liberato da un controllo di quest'organo per procedere a proprio arbitrio. Io non nego che un simile atteggiamento possa magari dipendere da considerazioni tecniche anche giuste. Ma penso che ella dovrebbe aver appreso, dalle vicende di questi anni e dal passaggio da un regime di poteri personali e tirannici ad uno nuovo, la necessità che intervenga nel Parlamento, e fuori, la voce popolare per far pesare — come in questo caso — determinate ragioni sociali, e in definitiva nazionali, alle quali un Ministro democratico deve adeguarsi.

Come si è comportato invece lei, signor Ministro? Noi le facciamo colpa (ed è qui la gravità della discussione attuale) di aver proposto alla nostra approvazione una legge che poteva sembrare innocua e secondaria,

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

ma attraverso la quale ella tenta di sottrarre al Parlamento l'esame dei criteri e dell'entità degli aumenti ferroviari, stabiliti in un disegno di legge che ella ha predisposto. Noi denunciemo alla Camera e al Paese che, mediante l'« articolo unico » che stiamo esaminando, si vuol far entrare immediatamente in vigore un decreto legge già bello e pronto, con la testata già preparata.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Si tratta solo di studi pervenuti al Consiglio dei Ministri.

SERBANDINI. E allora ci parli di quei tre miliardi di biglietti ferroviari, già preparati con i nuovi prezzi dal suo Ministero, prima ancora che la Camera sia stata interpellata. (*Rumori al centro*). Sono stati proprio questi tre miliardi di biglietti che vi hanno impedito di accettare l'equa proposta di rinvio. Ma non solo v'è lo scandalo dei biglietti: ecco la testata del « decreto presidenziale » concernente « modificazioni e aggiunte alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle Ferrovie dello Stato ». Il decreto per gli aumenti è, dunque, pronto fin nei minuti particolari: ed ella, signor Ministro, era sicuro di metterlo in opera senza renderne conto al Parlamento, facendo approvare dalla maggioranza quest'altra legge. Poiché le premeva evitare che qui nella Camera si svolgesse, sugli aumenti ferroviari e sui criteri relativi; una discussione seria che avrebbe rivelato il carattere impopolare degli aumenti da lei decisi.

La Camera dovrebbe dare, oggi, parvenza di legalità agli arbitrii del Ministro Corbellini? Noi reagiamo contro di ciò e invitiamo la Camera a condannare l'azione del Ministro, lesiva dei diritti dell'Assemblea e persino della più elementare coerenza, perché il Ministro ha accettato un ordine del giorno che è completamente in contraddizione con la legge che vuol fare approvare.

Qui si è detto che gli aumenti delle tariffe ferroviarie sono necessari. Ebbene, vorrei sapere se si ritiene giusto che tali aumenti debbano pesare soprattutto sulle classi meno abbienti, perché è questo il criterio base del decreto-legge che il Ministro non ha voluto far discutere dal Parlamento. La relazione che lo accompagna annunzia, per esempio, che gli abbonamenti settimanali — aumentati dalle quattro alle sette volte — daranno un provento in più di 1 miliardo e 200 milioni. (*Rumori al centro*). Così dice il progetto ministeriale sotto la dizione: « nuova curva degli abbonamenti settimanali e festivi ». La nuova curva inciderà sui salari degli operai

per 1 miliardo e 200 milioni. Questa è forse la risposta che voi date alla mozione invernale, questo è il regalo natalizio che ella, signor Ministro, ha preparato. (*Proteste al centro e a destra — Applausi all'estrema sinistra*). Ed è con l'inganno di questa legge (*Proteste al centro*) che si aumentano le tariffe ferroviarie con una progressività alla rovescia. Basta osservare, per esempio, che le tariffe della prima classe sulla distanza di 300 chilometri sono aumentate del 10 per cento, mentre sulla stessa distanza le tariffe della seconda classe sono aumentate del 20 per cento in cifra tonda e quelle della terza classe del 30 per cento. Il Ministro ci è venuto a dire che questo è stato deciso in dipendenza del fatto che finora gli aumenti erano stati più forti nella prima classe.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. No: è per rendere omogenee le tariffe.

SERBANDINI. La ragione è che volete realizzare anche qui la politica di far pagare ai lavoratori (*Proteste e interruzioni al centro — Rumori*). Mi rivolgo al collega che dice di conoscere le tariffe ferroviarie: vorrei chiedergli qual'è la ragione per cui, sulla distanza di mille chilometri, il prezzo attuale è stato aumentato per la prima classe del 40 per cento, per la seconda classe del 50 per cento e per la terza classe del 65 per cento!

Con lo stesso criterio è stabilito l'aumento per gli abbonamenti ordinari che vengono prevalentemente pagati da quel piccolo ceto impiegatizio di cui voi vi dite rappresentanti; è gente che viaggia in terza classe e dovrà pagare il doppio, dico il doppio, per i 50 chilometri, perché le tariffe sono passate da 13.221 lire a 27.460; mentre per i 500 chilometri — tenete presente che l'Italia è un Paese a lunghi percorsi ferroviari — le tariffe sono passate da 93.103 a 197.380 lire cioè 100.000 lire di più!

Potremmo continuare con altre citazioni e vedremmo che il criterio informatore (*Interruzione del deputato Tosato*), (criterio amministrativo, onorevole Tosato?) è stato quello di far pagare gli aumenti, in misura enormemente superiore, alla terza classe e poi alla seconda classe.

Analogo criterio lo si vede applicato per le merci; si dice di volere tenere fermi i prezzi dei generi di largo consumo: vedremo come resteranno fermi questi prezzi dopo l'aumento delle tariffe ferroviarie di trasporto! Anche questi aumenti verranno così a pesare soprattutto sui meno abbienti.

Senza considerare, poi, che qui sorge un altro problema sul quale la Camera avrebbe

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

dovuto pronunciarsi: perché si va incontro al pericolo che aumenti eccessivi provochino una contrazione del traffico ferroviario a vantaggio dei servizi automobilistici, e che si traducano in realtà in una perdita per lo Stato e per i cittadini.

Io non voglio fermarmi a lungo su queste considerazioni; mi basti accennarvi, per farvi intendere la gravità del problema. Bisogna che voi tutti consideriate, onorevoli colleghi, che, dietro al breve articolo che ci sta dinanzi, si decidono aumenti così rilevanti e così ingiustamente distribuiti: alla vigilia di Natale, alla vigilia del nuovo anno — lo ripeto — è questo il regalo che si vuol fare ai lavoratori italiani! (*Applausi all'estrema sinistra — Proteste al centro*).

Contro un tale proposito abbiamo dovuto insorgere, ed insieme contro il sistema usato per raggiungerlo. Un sistema che non è soltanto lesivo del Parlamento — come colleghi della vostra parte hanno nobilmente sostenuto nella Commissione — in quanto si toglie una prerogativa alla quale il Parlamento non può rinunciare, e non vuol rinunciare come risulta dall'ordine del giorno approvato; ma che è lesivo, anche in quanto si è addotta, da parte del Ministro, la necessità di tener dietro alla fluidità economica, alle variazioni delle altre tariffe, ecc., ecc., quando invece la situazione definita fluida è congelata qui, in questo decreto ministeriale di aumenti, sottratto all'esame del Parlamento e sostituito — in modo non onesto per lo meno — con la legge che in tutta fretta si vuol farci approvare.

È per queste ragioni, onorevoli colleghi, che noi, nel protestare contro la violazione delle prerogative parlamentari e nel sottolineare che qui in realtà oggi stiamo decidendo gravi aumenti che peseranno soprattutto sulle classi lavoratrici, diamo la nostra approvazione agli emendamenti presentati dall'onorevole Targetti. (*Applausi all'estrema sinistra*).

ARMOSINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARMOSINO. Mi hanno altamente stupito le parole pronunciate dall'onorevole Serbandini, le quali dimostrano come egli non abbia affatto visto e controllato le tariffe ferroviarie.

In una mia interpellanza di alcuni giorni fa ho dimostrato matematicamente, coi dati alla mano, paragonando i prezzi ferroviari praticati sulle ferrovie italiane e negli altri Stati, come l'Italia abbia un sistema di tassazione che è di gran lunga inferiore a tutti gli altri Stati.

*Una voce all'estrema sinistra.* E i salari li ha paragonati?

ARMOSINO. In modo particolare, perché il tempo stringe, vorrei fermarmi sulle parole «ricatto» e «metodo poco onesto» usate per questo argomento. Si è parlato dei biglietti settimanali, del loro aumento che verrebbe ad incidere gravemente alla vigilia del Natale.

Ora, onorevoli colleghi, sia ben chiaro che i biglietti settimanali rappresentano per la gestione delle ferrovie dello Stato una passività da 15 a 20 lire per ogni biglietto che viene emesso (*Commenti all'estrema sinistra*). E ve ne do immediatamente la dimostrazione. Un biglietto settimanale, valido per sei corse di andata e sei corse di ritorno, come ad esempio tra Asti e Torino, distanza chilometri 56, costa lire 88 (*Commenti all'estrema sinistra*), mentre viceversa un cittadino normale, che viaggia in terza classe, con un biglietto normale, spende 330 lire.

*Una voce al centro.* Per un solo viaggio!

ARMOSINO. Io domando a voi, onorevoli colleghi, dove siano le proporzioni e dove sia la logica. Io devo ripetere ciò che ho detto nella mia interpellanza e chiedermi se noi viviamo in un Paese i cui abitanti siano privi di frontiere mentali. (*Commenti all'estrema sinistra*). Perché il nostro contadino del Monferrato, per fare un semplice viaggio da Asti a Torino, deve spendere per una corsa di andata e ritorno quanto spendono impiegati, studenti e operai per un mese intero. (*Commenti all'estrema sinistra*).

*Una voce all'estrema sinistra.* Vanno a lavorare, quelli!

*Altra voce all'estrema sinistra.* Vedremo nell'Anno Santo quello che farete!

ARMOSINO. Quando poi il lavoratore, che sulle ferrovie di questo nostro Stato reazionario, borghese, nero, capitalista, viaggia praticamente gratis, esce dalla stazione e mette il piede sul predellino del tram di un'amministrazione comunale retta, come per esempio quelle di Genova e di Torino, da socialcomunisti... (*Rumori all'estrema sinistra*).

*Una voce all'estrema sinistra.* Ci parli di quella di Roma!

ARMOSINO. ...si spoglia della sua veste di lavoratore per assumere quella di cittadino e per ogni corsa in tram paga 15 oppure 20 lire. Dai calcoli fatti, che nessuno è in grado di confutare, il trasporto in tram oggi costa 46 volte quello in ferrovia. (*Commenti all'estrema sinistra*). Le ferrovie disimpegnano un servizio sociale e popolare, e un servizio

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

sociale e popolare disimpegnano anche i tram. Non si comprende, però, perché debba esservi tanta differenza tra due servizi che sono entrambi popolari. (*Commenti all'estrema sinistra — Interruzione del deputato Semeraro Santo*).

PRESIDENTE. Onorevole Semeraro, un'altra volta la prego, a tutela della sua stessa salute, di non gridare tanto (*Si ride*).

Onorevole Armosino, la prego di non ripetere gli argomenti della sua interpellanza. Stia alle ragioni per le quali ella voterà contro l'emendamento.

ARMOSINO. Per le ragioni suddette, e per quanto ho già svolto ampiamente nella mia interpellanza di vari giorni fa, voterò contro l'emendamento Targetti.

CORBINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBINO. Se ne avessimo il tempo, e senza pregiudicare gli interessi del Paese in questo momento, io sarei favorevole all'emendamento. Ma approvarlo significherebbe rinviare la legge al Senato, e non abbiamo il tempo per far ciò, mentre è interesse di tutti che un avviamento verso la normalità dell'azienda ferroviaria sia realizzato al più presto.

*Una voce all'estrema sinistra.* A spese della povera gente!

CORBINO. Io non escludo che, nelle osservazioni fatte dal collega Serbandini, vi possano essere cose degne di essere tenute in considerazione. Quando esamineremo il problema delle tariffe, queste considerazioni dovranno essere attentamente esaminate.

Per ora, desidero richiamare l'attenzione della Camera sulla circostanza che alle aziende ferroviarie private, non dello Stato, aumenti corrispondenti a quelli che dovrebbero essere applicati per le ferrovie statali con queste nuove tariffe sono stati già concessi dal Comitato interministeriale dei prezzi; di modo che, come conseguenza di un nostro ritardo, accadrebbe che le ferrovie private viaggerebbero a vuoto, mentre le ferrovie dello Stato viaggerebbero con un sovraccarico che non potrebbero poi fronteggiare. Avremmo allora una diminuzione di entrate ed un aumento di spese, poiché lo Stato deve integrare il deficit delle aziende secondarie.

Voglio richiamare al collega Serbandini i dati essenziali del problema. Vi sono 65 miliardi di disavanzo nella gestione normale delle ferrovie dello Stato. Se vogliamo cominciare ad eliminarli dobbiamo scegliere fra due metodi: ridurre le spese o aumentare le entrate. Con il provvedimento in esame, in

parte, si tende ad aumentare le entrate; in un risanamento più vasto dell'azienda (e lo studieremo entro marzo) cercheremo quali fonti di economia vi sono.

Ecco perché, ripeto, io non posso associarmi all'emendamento Targetti. Esso comporterebbe il rinvio dell'applicazione del provvedimento: rinvio che, a mio giudizio, anche se qualche aspetto del problema sia degno di essere preso più tardi in attenta considerazione, nuocerebbe seriamente agli interessi generali del Paese.

PRESIDENTE. Qual'è il parere della Commissione sugli emendamenti Targetti?

CAPPUGI, *Relatore*. La Commissione è contraria.

PRESIDENTE. Prego il Governo di esprimere il suo parere.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Targetti, insiste su entrambi gli emendamenti?

TARGETTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Il primo comma dell'articolo unico, nel testo della Commissione, identico a quello del Senato, è così formulato:

« Gli aumenti e le riduzioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle Ferrovie dello Stato sono approvati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con i Ministri per il bilancio, per il tesoro, per l'agricoltura e per le foreste, per l'industria e commercio, sentito il Comitato interministeriale dei prezzi, in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri ».

L'onorevole Targetti ha proposto il seguente emendamento:

« *Alle parole:* sono approvati, *sostituire le altre:* possono essere approvati sino al 31 marzo 1949 ».

Lo pongo in votazione.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione il primo comma dell'articolo unico, di cui ho dato testè lettura.

(*È approvato*).

Il secondo comma dell'articolo unico, identico nei testi della Commissione e del Senato, è così formulato:

« Sono abrogati il primo ed il secondo comma dell'articolo 3 del regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito nella

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 DICEMBRE 1948

legge 4 aprile 1935, n. 911, e le lettere: a) e b) dell'articolo 6 del regio decreto-legge 25 gennaio 1940, n. 9 convertito nella legge 13 maggio 1940, n. 674 ».

L'onorevole Targetti ha proposto il seguente emendamento:

« Alle parole: sono abrogati, sostituire le altre: sono sospesi ».

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo unico, di cui ho dato testé lettura.

(È approvato).

È stato presentato or ora alla Presidenza, dagli onorevoli Gullo, Malagugini, De Martino Gaetano, Corona Achille ed altri, il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministro dei trasporti a contenere al minimo l'aumento sulle tariffe per il trasporto dei viaggiatori di terza e di seconda classe e delle merci di prima necessità e di largo consumo, stabilendolo, comunque, in misura minore dell'aumento che sarà imposto sulle altre tariffe ».

L'onorevole Ministro dei trasporti ha facoltà di esprimere il parere del Governo su questo ordine del giorno.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Quanto alla prima parte dell'ordine del giorno, fino alle parole « di largo consumo », non ho difficoltà ad accettarla. È evidente che ridurremo gli aumenti al minimo indispensabile. È nella logica norma di chi si assume la responsabilità della decisione.

La seconda parte pone condizioni di relatività fra le classi e le merci. Non posso accettarla, perché nella sua forma generica può darsi provochi limitazioni che in qualche caso creino squilibri tra i diversi tipi di tariffe.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, vi sono due maniere di accettare un ordine del giorno: o impegnativamente (e a questo si dovrebbe riferire la sua risposta per la prima parte), o come raccomandazione, il che è una cosa diversa.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Allora indubbiamente accetto la seconda parte soltanto come raccomandazione (*Commenti all'estrema sinistra*). Penso poi che l'ordine del giorno debba intendersi rivolto al Governo, e non soltanto al Ministro dei trasporti, in quanto la decisione spetterà al Consiglio dei Ministri.

GULLO. No, perché il disegno di legge parla di decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti.

PRESIDENTE. Onorevole Gullo, ella ha inteso che il Governo accetta senz'altro la prima parte dell'ordine del giorno e soltanto come raccomandazione la seconda parte. Insiste ella a che l'ordine del giorno sia posto in votazione?

GULLO. Devo insistere per la votazione integrale dell'ordine del giorno, perché ridurre al minimo può voler dire tutto, ma può anche voler dire niente. È appunto la relatività che dà un significato all'ordine del giorno! Noi vogliamo che, una volta stabilita la necessità di un aumento, questo aumento pesi meno sui viaggiatori di seconda e di terza classe e sulle merci di più largo consumo e di più sulle altre tariffe. È questo il senso dell'ordine del giorno, e perciò insisto sulla votazione integrale di esso.

CAPPI. Chiedo la votazione per divisione: sulla prima parte accettata dal Ministro, e sulla seconda parte accettata solo come raccomandazione. (*Commenti all'estrema sinistra*).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Voi capite che le tariffe sono quattro volte anteguerra, mentre la vita è aumentata cinquanta volte! (*Commenti all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Capi.

Pongo in votazione la prima parte dell'ordine del giorno Gullo:

« La Camera invita il Ministro dei trasporti a contenere al minimo l'aumento sulle tariffe per il trasporto dei viaggiatori di terza e di seconda classe e delle merci di prima necessità e di largo consumo ».

(È approvata).

Pongo in votazione la seconda parte:

« Stabilendolo, comunque, in misura minore dell'aumento che sarà imposto sulle altre tariffe ».

(Non è approvata).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nel corso della seduta pomeridiana, la quale avrà inizio alle 16,30.

**La seduta termina alle 14,40.**

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI  
Dott. ALBERTO GIUGANINO