

CCCXLIV.

SEDUTA POMERIDIANA DI SABATO 29 OTTOBRE 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDI

DEI VICEPRESIDENTI TOSATO E MARTINO

INDICE	PAG.	PAG.	
Congedi:		Sull'ordine dei lavori:	
PRESIDENTE	13224	PRESIDENTE	13243
Verifica di poteri:		Votazione segreta dei disegni di legge:	
PRESIDENTE	13224	Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (667);	
Disegni di legge (Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa):		Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (616);	
PRESIDENTE	13224	PRESIDENTE	13243, 13258, 13262
Proposte di legge (Annunzio):		Disegno di legge (Seguito della discussione):	
PRESIDENTE	13224	Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (682):	
Disegno di legge (Seguito della discussione):		PRESIDENTE	13243, 13259, 13270
Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (616) . . .	13224	IMPERIALE	13243
PRESIDENTE	13224, 13239	PETRUCCI	13259
BERTONE, <i>Ministro del commercio con l'estero</i>	13225, 13238	CUTTITTA	13263
LOMBARDI RICCARDO	13239	CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	13265, 13266, 13267, 13271, 13272
POLANO	13239	CAPACCHIONE	13267
MONTERISI	13239	CAPALozza	13267
Disegno di legge (Presentazione):		BIANCO	13269
TUPINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . .	13237	VIVIANI LUCIANA	13270
PRESIDENTE	13237	BETTINOTTI	13272
Commissione d'indagine chiesta dal deputato Spallone (Relazione alla Camera):		SAILIS	13273
PRESIDENTE	13241, 13243	CARA	13276
LONGHENA, <i>Presidente e relatore</i> . . .	13241	SEMERARO SANTO	13278
		GUIDI CINGOLANI ANGELA MARIA . . .	13281
		Mozione (Annunzio):	
		PRESIDENTE	13284
		Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):	
		PRESIDENTE	13284

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

La seduta comincia alle 16.

MAZZA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Ceravolo e Fabriani.

(I congedi sono concessi).

Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella sua seduta odierna, ha verificato non essere contestabile la elezione del deputato Giuseppe Babbi per la circoscrizione di Bologna (XII) e, concorrendo nell'eletto le qualità richieste dalla legge, l'ha dichiarata valida.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e, salvo casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidata la elezione.

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Nelle riunioni di stamane delle Commissioni permanenti, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti disegni di legge:

dalla IV Commissione (finanze):

« Provvedimenti a favore delle famiglie delle vittime dell'incidente aviatorio di Torino del 4 maggio 1949 » (626) — (con modificazioni);

« Modalità speciali per l'arrotondamento degli stipendi, assegni fissi ed altre competenze a favore del personale statale in attività di servizio od in quiescenza » (808);

« Determinazione dell'importo dell'indennità di carovita per relative quote complementari da corrispondersi ai dipendenti statali e degli altri Enti pubblici dal 1° luglio al 30 settembre 1949 » (823);

dalla IX Commissione (agricoltura):

« Elevazione dell'importo massimo delle cambiali agrarie sottoscrivibili con crocesegno » (440);

« Abrogazione del decreto legislativo 14 maggio 1946, n. 356, circa l'impiego della saccarina e della dulcina nella fabbricazione di prodotti dolciari, gelati, conserve, concentrati di frutta e bibite analcoliche e della dulcina per usi farmaceutici » (555);

« Modificazioni alle norme relative alla liquidazione delle retribuzioni in favore degli

incaricati di operazioni di riordinamento degli usi civici nel territorio della Repubblica » (574);

« Ulteriore proroga di un anno all'occupazione provvisoria da parte dell'Opera nazionale combattenti di terreni del bacino del Volturno, autorizzata con regio decreto-legge 11 novembre 1938, n. 1834 » (687);

« Autorizzazione della spesa di lire 5 milioni per l'organizzazione della Conferenza internazionale degli economisti agrari » (797);

« Modifiche alla legge 23 aprile 1949, n. 165, sulla utilizzazione dei fondi E.R.P. » (799);

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza una proposta di legge di iniziativa dei deputati Riccio, Titomanlio Vittoria, Leonetti, Improta, Carcaterra, Chatrian, Mazza, Camposaruno, Reggio d'Acì, Sullo, Petrone, Rocchetti, De Maria, De Martino Carmine, Leone, Caserta, Larussa, De Micheli, Numeroso e Amatucci:

« Estensione all'Ente autonomo « Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo » dell'articolo 27 della legge 26 ottobre 1940, n. 1543, concernente risarcimento danni di guerra » (864).

Avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, la proposta sarà stampata, distribuita, e trasmessa alla Commissione competente.

È stata altresì presentata una proposta di legge d'iniziativa dei deputati Roselli, Truzzi, Marengi, Cremaschi Carlo, Gatto, De' Cocci, Carcaterra, San Pietro, Avanzini, Scalfaro, Bertola, Dal Canton Maria Pia, De Maria, Ponti e Carignani:

« Sulle costruzioni edilizie nelle campagne » (863).

Ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (616).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del commercio con l'estero.

BERTONE, *Ministro del commercio con l'estero*. Signor Presidente, onorevoli deputati! Desidero prima di tutto esprimere il mio sincero compiacimento per il tono alto e dignitoso che gli oratori intervenuti nella discussione hanno dato alle loro parole. Delle osservazioni, dei suggerimenti, dei consigli che mi sono stati dati in rapporto ai vari problemi esaminati, io terrò il massimo conto.

Gli onorevoli De' Cocci e Vicentini hanno richiamato la mia particolare attenzione sulla necessità di migliorare lo stato e la possibilità di rendimento del personale, di migliorare quantitativamente e qualitativamente gli uffici, di incrementare la temporanea importazione e di meglio studiare le compensazioni private. In particolare, l'onorevole De' Cocci ha raccomandato al ministro di studiare la utilizzazione del fondo sterline. Ripeto, io non mancherò di esaminare, come sto esaminando giorno per giorno, questi problemi e di tener conto delle osservazioni che mi sono state fatte.

Gli onorevole Cerreti e Riccardo Lombardi hanno richiamato la mia attenzione su altri problemi. L'onorevole Lombardi ha fatto un cauto accenno — e delle parole sommanente riguardose che egli ha voluto usare per me, io lo ringrazio — a questa voce inafferrabile, persistente delle malefatte che si compirebbero nel Ministero del commercio con l'estero e della corruzione di cui tanto si parla come di un male cronico. Prego la Camera di rifarsi alle brevi dichiarazioni che in proposito feci al Senato, nella seduta dell'11 giugno, quando questo medesimo problema mi venne segnalato. Non ho parole diverse da dire agli onorevoli deputati e mi conforta che si sia preso atto della mia buona volontà e della mia onestà di propositi anche dai banchi dell'opposizione.

È stata richiamata dagli onorevoli Riccardo Lombardi e Cerreti la mia attenzione su un altro problema di sommo interesse, quello di incrementare nella maggior misura possibile il nostro intercambio con i paesi dell'Europa orientale. Io sono pienamente di questo avviso e credo che gli onorevoli deputati che hanno parlato della questione siano anche consci che, per quanto da me dipende, nulla ho tralasciato per incrementare questi scambi. Le difficoltà per l'ampliamento dell'incremento non derivano da mala volontà nostra od altrui; derivano da ostacoli obiettivi che sono insiti nelle cose.

Noi dobbiamo agire con tutti questi paesi in un sistema, diciamo così, di reciprocità: scambio di merci contro merci. Se ci fosse la moneta a fare da mezzo di scambio, le esportazioni e le importazioni avverrebbero certamente con ritmo più rapido e in grande stile. Ma, quando si deve procedere merce contro merce, per forza di cose gli scambi sono lenti e pigri e molto ci vuole per accelerare il movimento.

Per quanto riguarda l'Italia, posso comunicarvi che nei primi sette mesi di quest'anno, che è l'anno in cui hanno cominciato ad attuarsi i rapporti con l'Unione Sovietica, in virtù dell'accordo stipulato dall'onorevole La Malfa nel dicembre del 1948, noi abbiamo già esportato in Russia miliardi 3,6 contro solamente un miliardo esportato dalla Russia in Italia. E tutto questo rappresenta il massimo sforzo da parte nostra, come sono convinto rappresenti il massimo sforzo da parte dell'Unione Sovietica.

Io curo con particolare attenzione questo settore del nostro movimento e ripeto che, per quanto mi sarà possibile, sia verso la Russia, sia verso gli altri paesi, sarà fatto quanto si può fare per incrementare gli scambi in un senso e nell'altro.

L'onorevole Riccardo Lombardi ha ancora richiamato la mia attenzione su un altro problema che egli ha posto in modo suggestivo: e cioè mi ha chiesto se io seguo una politica diversa da quella che è stata seguita dal mio predecessore. La politica economica non è una cosa statica. Io non posso dire se seguo una politica diversa da quella che in queste condizioni avrebbe seguito il mio predecessore. Nel 1948 io avrei fatto come ha fatto il mio predecessore; penso che nel 1949 egli farebbe come faccio io. E cioè, non si può dire che vi sia un conflitto (questo è il modo suggestivo in cui ha presentato la questione l'onorevole Lombardi, che all'acutezza dell'ingegno unisce eloquenza e austerità di parola), che vi sia un conflitto (o, almeno, vi sarebbe solo teoricamente e idealmente) tra il fare una politica che si basa sulla stabilità della moneta come punto di partenza per una efficienza produttiva e, viceversa, una politica opposta, che sarebbe quella della efficienza produttiva quale punto di partenza per la stabilità della moneta.

LOMBARDI RICCARDO. È la differenza fra la sua politica e quella del senatore Merzagora.

BERTONE, *Ministro del commercio con l'estero*. Io mi limito ad osservare che, quando si parla di stabilità della moneta, non si parla

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

di un fatto che sia conseguenza di un provvedimento legislativo, di un decreto o di una misura adottata dal Governo. La stabilità della moneta, quando è avvenuta in modo serio, è a sua volta già la conseguenza di una efficienza produttiva. Non è possibile pensare a una stabilità della moneta se non v'è stata già una efficienza produttiva ben assestata e regolata. Quindi, se oggi abbiamo una stabilità monetaria, la quale non sarà assoluta, ma ha raggiunto un grado del quale ci possiamo compiacere, dobbiamo a nostra volta dire che questa stabilità della moneta è già conseguenza di una ampia efficienza produttiva assicurata in periodo precedente.

Onde, io penso che nel 1948 avrei seguito la politica che si è seguita e penso che il mio predecessore seguirebbe oggi la politica che io seguo. Questo, in merito alle osservazioni che mi sono state rivolte da diversi oratori, ai quali chiedo venia se non mi dilungo oltre, anche perché qualcosa, in rapporto ai problemi che essi hanno sollevato, io dovrò dire ancora nel mio discorso.

Passando alla parte « ufficiale » dell'esame del bilancio e dei problemi che al bilancio si connettono, vi dirò che non credo sia il caso di fermarsi a lungo nell'esame degli stanziamenti di questo, che, di tutti i bilanci, è di gran lunga il più modesto. Il complesso degli stanziamenti ammonta infatti a 619 milioni, a meno cioè della duemillesima parte della spesa generale. Sono quindi perfettamente comprensibili i desideri espressi in sede di Commissione e in sede di Assemblea, tanto alla Camera quanto al Senato, che molteplici capitoli siano aumentati: desideri che toccano e sollevano un altro delicato problema. Questo Ministero del commercio con l'estero ha ancora ragione di essere? Deve rimanere, o le sue funzioni devono essere più opportunamente attribuite ad altri ministeri, quali il Ministero dell'industria e del commercio, il Ministero delle finanze, il Ministero del tesoro? Questione non nuova, che fu sollevata e discussa nel congresso per il commercio estero tenutosi a Milano nel maggio scorso, ripresa e rinnovata nella stampa e anche, in qualche accenno, nelle discussioni parlamentari.

Le conclusioni di gran lunga prevalenti sono state per la conservazione e, anzi, per il potenziamento del Ministero, almeno per quel certo periodo di anni che si presume indispensabile alla sistemazione del commercio internazionale.

In verità molte e gravi sono ancora le difficoltà nelle quali questo si dibatte. Tutti i paesi del mondo, e specialmente i paesi del-

l'Europa, tendono con sforzo penoso a riconquistare l'equilibrio dei tempi passati, quando merci, servizi, persone e capitali potevano liberamente trasferirsi dall'uno all'altro, e la libera comunicazione dei reciproci interessi costituiva il migliore e più efficace strumento delle rispettive bilance dei pagamenti. Purtroppo l'uragano della guerra ha sconvolto così profondamente l'economia e i rapporti internazionali, che ci vorrà ancora del tempo, e non poco, per riguadagnare le antiche posizioni. Nel frattempo, vincoli della più varia natura, licenze, contingenti, dazi, premi d'importazione e di esportazione, interferenze sui prezzi interni, quelli e queste nascosti in una gamma infinita di espedienti, continuano a imperversare, a inceppare quella libertà degli scambi che è la mèta cui tutti aneliamo.

In questa situazione e fino a che essa dura, l'esistenza anche fra noi d'un organismo centrale, che abbia il compito di vigilare e di regolare la complessa materia, appare senz'altro indispensabile. I vincoli e le limitazioni di ogni genere, in atto nei vari paesi, vietano il regime d'incondizionata libertà del nostro, e presuppongono fra noi l'esercizio di un potere statale di controllo e di regolamentazione parallelo a quello degli altri paesi.

Da ciò discende la logica conseguenza che questo potere centrale, e cioè il Ministero del commercio con l'estero deve, durante questo periodo (che ci auguriamo sia il più breve possibile) di preparazione alla libertà degli scambi, essere in grado di adempiere bene alla sua funzione, come disponibilità di mezzi, come distribuzione di servizi, come palestra d'iniziativa. Tanto al Senato che in questa sede, le Commissioni hanno manifestato in proposito apprezzabili opinioni e suggerimenti: a me non resta che aggiungervi l'augurio di una loro quanto più possibile prossima realizzazione.

E ora passiamo a qualche considerazione di ordine generale sulle vicende, sulle direttive e sulle speranze del nostro movimento commerciale internazionale.

Nei tempi normali del passato la nostra bilancia dei pagamenti è stata in quasi costante equilibrio. La differenza passiva del movimento importazione-esportazione era coperta dalle partite invisibili: rimesse degli emigranti, noli, turismo.

La tremenda sciagura della guerra ha sconvolto così profondamente la nostra economia che a restaurarla occorreranno lunghi anni e aiuti straordinari. Per certo, la ripresa del nostro apparato economico pro-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

duttivo, capitale e lavoro, è stata semplicemente prodigiosa, e mantiene evidenti le sue ulteriori virtù di recupero. Ma l'abisso formatosi fu troppo vasto e profondo perché non debba farsi ancora lungo credito agli sforzi comuni di volontà e di opere. Qualche cifra ci chiama a meditare.

Nel 1938 importammo per 11 miliardi ed esportammo per 10; vi furono, cioè, in lire 1948, miliardi 550 di importazione, e 500 di esportazione: un miliardo (di allora) di differenza, coperto agevolmente dalle entrate invisibili.

Abbiamo poi, nel 1947, per importazioni miliardi 857; per esportazioni miliardi 399, con un *deficit* di miliardi 458; e nel 1948: importazioni, miliardi 821; esportazioni, miliardi 570: *deficit*, miliardi 257. Il miglioramento è quindi di 201 miliardi. Nei primi 7 mesi del 1949 si sono avuti: per importazioni miliardi 549, e per esportazioni miliardi 370, con un *deficit* di miliardi 179; mentre nei primi 7, mesi del 1948 si erano avuti: per importazioni miliardi 496 e per esportazioni miliardi 283 con un *deficit* di miliardi 213: anche qui v'è, un miglioramento di 34 miliardi.

Da notare il grande incremento delle esportazioni a partire dal 1948: in tale anno 177 miliardi più che nel 1947: nei primi 7 mesi 1949, 87 miliardi più che nel corrispondente periodo 1948.

Ma resta pur sempre un gran vuoto da colmare. Se l'intercambio per tutto il 1949 seguitasse con il ritmo dei primi 7 mesi, si avrebbe a fine d'anno uno sbilancio di 307 miliardi, assai superiore a quello del 1948, che sarebbe per noi ben seria preoccupazione, se non vi fossero gli aiuti E. R. P. (dato il contributo per ora assai modesto delle entrate invisibili).

Primo problema, quindi, su cui deve appuntare la nostra attenzione: spingere la bilancia commerciale verso l'equilibrio quantitativo, in modo da avvicinarsi a esso per quando cesseranno gli aiuti E. R. P. del che sono presupposto e condizioni: primo, l'aumento della produzione (si da averne disponibile una quota maggiore per l'esportazione); secondo, la conquista di nuove e più estese aree di esportazione; terzo, adeguamento dei costi di produzione ai livelli internazionali, che vuol dire non solo ammodernamento degli impianti, ma disciplina e, per un certo periodo, spirito di sacrificio. Perché la concorrenza fra gli stessi Stati dell'Europa occidentale comincia a farsi acuta, e non la si vince se non gareggiando nelle qualità e nei costi.

Se guardiamo al passato non possiamo sottrarci a un senso di malinconico rimpianto.

Nella relazione della Commissione economica dell'O. N. U., documento fra i più completi e interessanti, per dovizia e autorità di dati statistici, leggo: « Un altro dato di importante rilievo è quello relativo al peso proporzionale della produzione europea in confronto a quello degli Stati Uniti. Mentre prima della guerra la produzione europea, esclusa la Russia, era di un terzo maggiore di quella statunitense, nel 1948 essa rappresentava meno di tre quarti di questa ultima. Per meglio valutare questi dati, gioverà ricordare, risalendo nel tempo, che la produzione industriale europea nel 1870 costituiva il 68 per cento della produzione industriale mondiale; nel 1925-29 era discesa al 42 per cento; nel 1937 al 35 per cento; nel 1947 al 2 per cento risalendo nel 1948 al 25 per cento. La maggior parte della produzione mondiale è ora nelle mani degli Stati Uniti che hanno raddoppiato la loro produzione tra il 1938 e il 1947 rispetto a quella europea ».

Una seconda conseguenza dell'uragano bellico, meno appariscente agli occhi dei profani, ma per certi aspetti più preoccupante, è la deviazione delle nostre correnti di traffico; deviazione, che ha messo nei triboli non soltanto noi, ma dal più al meno tutti i paesi d'Europa, il cui scambio interno è diminuito fortemente per gravitare in alte percentuali verso gli Stati Uniti e in genere verso l'area del dollaro. Nel 1938 l'importazione in Italia dai paesi dell'Europa, rappresentava il 68 per cento della nostra importazione totale; nel 1948 essa si è ridotta al 23 per cento. L'esportazione, sempre nei paesi dell'Europa, è scesa a sua volta dal 51 al 46 per cento.

Sono cifre da meditare. L'esportazione è il doppio esattamente dell'importazione, e questo che a prima vista sembra un guadagno è invece una grave incognita, perché, l'importazione che veniva dall'Europa, e che superava l'esportazione, ora viene in gran prevalenza dagli Stati Uniti. Parlando in cifre abbiamo che l'Italia nel 1948 ha importato dall'area del dollaro per 483 miliardi; ha esportato per 180 miliardi restando con un *deficit* di 303 miliardi, dei quali ben 257 verso gli Stati Uniti. Il che deve renderci ben pensosi, perché alla scadenza degli aiuti E.R.P. le importazioni più difficili saranno appunto quelle dagli Stati Uniti e in genere dall'area del dollaro, data la penuria di dollari di cui tutta l'Europa soffre.

Ed eccoci a esaminare con particolare attenzione il problema dei nostri rapporti con

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

l'area del dollaro, e più specificamente con gli Stati Uniti.

Nel 1948 il valore della nostra esportazione negli Stati Uniti fu di circa un sesto dell'importazione: 50 milioni di dollari contro 308; in lire, 28 miliardi contro 177.

Gli aiuti E. R. P. hanno coperto la differenza. Era evidentemente desiderabile che nel 1949 il rapporto migliorasse, o quanto meno non si facesse più pesante. Invece no: l'andamento del 1949 manifesta segni inquietanti: è aumentata l'importazione, diminuita l'esportazione.

Ecco i dati dei primi sette mesi 1949 comparati con quelli 1948: per importazioni, miliardi 197 nel 1948 e 212 nel 1949, per esportazioni, miliardi 27 nel 1948 e 14 nel 1949. Il deficit dunque della nostra bilancia commerciale verso gli Stati Uniti è salito, nei primi sette mesi 1949, a 198 miliardi dai 170 dell'analogo periodo 1948.

Non è un male specifico dell'Italia; dal più al meno ne soffrono i principali paesi europei. Tutti hanno perduto quota sui mercati americani: magra consolazione che non deve farci velo a guardare in faccia la nostra posizione. Abbiamo guadagnato in qualche settore (pochissimi); perduto negli altri. Può interessare qualche cifra di dettaglio.

ESPORTAZIONE NEI PRIMI SETTE MESI		1948	1949
Frutta secche . . .	Quint.	24.000	3.000
Frutta fresche . . .	»	12.000	1.000
Frutta legumi ortaggi preparati . . .	»	54.000	29.000
Olio oliva alimentare	»	46.000	15.000
Canapa, lino, iuta, tessuti	»	30.000	9.000
Tessuti e manufatti cotone	»	4.000	1.000
Lane lavate	»	6.000	2.000
Crino, pelo, setole	»	3.000	858
Filati lana	»	3.000	113
Seta tratta e filati cascami	»	1.500	393
Fibre artificiali e cascami	»	21.000	700
Minerali metallici (ceneri, scorte)	»	270.000	zero
Rottami ferro, ghisa, acciaio	»	25.000	zero
Lavori ferro, ghisa acciaio	»	20.000	1.000
Piombo, sue leghe greggi e semilavorati	»	118.000	19.000

ESPORTAZIONE NEI PRIMI SETTE MESI		1948	1949
Zinco e sue leghe .	Quint.	10.000	zero
Macchine e loro parti	»	8.000	3.000
Sughero greggio e lavorato	»	15.000	2.000
Materie da intreccio greggio e semilavorate	»	9.000	268
Olii essenziali, essenze, terepeni olii essenziali	»	1.000	800
Carta e cartoni	»	6.000	89
Stracci	»	76.000	15.000
Cappelli e berretti	n.	600.000	200.000

Mi si domanderà: quale la causa di queste diminuite esportazioni? Ve ne sono parecchie. Tutti gli Stati europei sono affamati di dollari; e tutti conseguentemente spingono le loro esportazioni verso quell'area. La concorrenza è dura, per certi aspetti durissima non solo fra gli Stati europei, ma altrettanto e forse più fra essi e gli Stati Uniti, la cui produzione industriale per quantità, qualità e prezzi, non teme la concorrenza europea ed è difesa da solide barriere doganali.

Qualche Stato trova la porta più aperta a condizioni più facili che non altri. Ma soprattutto giocano i costi. E gioca la organizzazione commerciale. Guadagna il mercato che vende migliori prodotti e a migliori prezzi, che sa affiancarsi con una propaganda seria e diffusa.

Non vi è dubbio di sorta che il mercato degli Stati Uniti ha ancora una larghissima capacità di assorbimento e che vi è posto per ingenti esportazioni europee. Basti pensare che nel primo trimestre 1949 l'importazione negli Stati Uniti è stata di 1.789 milioni di dollari, contro 3.266 milioni di esportazione. E nel suo ultimo discorso il signor Hoffman, come ha fatto anche Truman, hanno incoraggiato l'Europa a incrementare l'esportazione negli Stati Uniti onde correggere la grave deficienza di dollari che tutti affligge.

Senonché, per quanto ci riguarda, le nostre diminuite esportazioni non sono conseguenza di un nostro rallentato ritmo produttivo, ma di restrizioni e difficoltà che esse incontrano, nonché, come ho accennato, dell'acuta concorrenza che necessariamente tutti i paesi europei capaci di esportazione, spinti dalle medesime necessità, si fanno su quel mercato. Onde l'inesorabile spinta a

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

sfruttare le risorse di casa nostra, e cioè del mercato europeo.

Al che, ripeto, siamo incoraggiati dagli stessi organi dirigenti supremi degli Stati Uniti. Il problema è stato impostato con chiarezza assoluta dal signor Hoffman nel discorso tenuto il 21 aprile scorso ai dirigenti dei grandi quotidiani. È un discorso secondo me di eccezionale importanza per la sua chiarezza. Raramente problemi di così alta levatura e importanza sono stati esposti con un linguaggio così semplice, e accessibile a tutti. Egli così si esprime: « Il calcolo matematico per appurare di quanti dollari abbia bisogno un paese per continuare a vivere e a riprendersi è semplicissimo, per quanto riguarda la parte matematica. Nel caso di un paese qualunque, diciamo ad esempio la Gran Bretagna, basta adunque considerare le importazioni di cui il paese ha bisogno per vivere, le materie prime occorrenti alla sua produzione industriale, e certi beni di produzione necessari alla ricostruzione industriale. Poi si suddividono in primo luogo le importazioni provenienti dai paesi a valuta debole, e quelli provenienti dai paesi a valuta forte. Quindi si fa per le esportazioni la stessa suddivisione, fra paesi a valuta debole e valuta forte. La differenza è quella cosa misteriosa che si chiama « deficit in dollari » ».

Questo è tutto quanto riguarda la parte matematica. Ma quando si va al di là di questo calcolo, ci si trova di fronte a elementi imponderabili. Per esempio, le prime domande che vengono rivolte sono: tra queste importazioni in programma esistono merci la cui importazione non sia giustificata? è possibile per il tale o il tal altro paese fare a meno di queste merci? possono dette merci essere prodotte dal paese interessato oppure è possibile sostituirle con surrogati producibili nel paese stesso; oppure, possono essere importate da paesi a valuta debole?

Penso che sarete tutti d'accordo che se ciò fosse possibile dovrebbe essere fatto. Così credo anche io e quindi, se vogliamo che il costo del nostro programma assistenziale non sia eccessivo, dovremo chiedere all'Europa di fare il maggior uso possibile delle proprie risorse. È questo il solo principio che ci permetterà di compiere il nostro lavoro e di contenere il costo del programma ad un livello sopportabile per il contribuente americano. Occorre insistere continuamente affinché le merci di cui l'Europa abbisogna per la ricostruzione siano, se possibile, prodotte in Europa, oppure pagate in valuta debole.

Ma questo è un problema semplice, paragonato a quello di determinare se i paesi dell'E. R. P. esportino il massimo possibile verso i paesi a valuta forte. Questi paesi non consacrano per avventura troppa parte dei loro beni di produzione al potenziamento delle industrie nazionali? non possono esportare di più? E poi vengono domande ancora più imbarazzanti: i costi di produzione sono nei paesi europei bassi come dovrebbero? Se non lo sono, non è possibile per essi ottenere tutti i vantaggi possibili del programma assistenziale. « Ma vi ha un problema che sovrasta. Ed è che non si potrà avere il massimo possibile di scambi commerciali intereuropei fino a che non sarà raggiunta la libera convertibilità monetaria tra i vari paesi. È questo l'anno in cui deve essere raggiunta la stabilità fiscale nella maggior parte dei paesi europei ed è anche l'anno in cui dovrebbero cadere le barriere doganali. Dalla relazione dell'O. E. C. E. risulta chiaro che tutti i problemi connessi alla ricostruzione economica europea sono ormai ben conosciuti e non vi è dubbio che i vari paesi sono disposti a continuare attorno a questo programma ». Non si può negare la logica linea di questo ragionamento e il richiamo che esso contiene alla nostra meditazione.

Bisogna dunque affrontare coraggiosamente, e fin d'ora, il problema che si presenterà alla fine dell'esercizio 1951-52, ultimo del piano E. R. P.: quando sarà possibile che gli aiuti americani cessino o si riducano, o si modifichino, e noi si debba coi nostri mezzi colmare l'eventuale squilibrio della bilancia dei pagamenti. È chiaro che il problema non ha che una soluzione: aumentare le nostre esportazioni nell'area del dollaro, e proporzionare al loro volume le importazioni.

È la strada che si apprestano a battere le nazioni europee: anzitutto aumentare le esportazioni. La Gran Bretagna ha incaricato Sir Cunningham di coordinare lo sforzo di esportazione britannica, in modo da portare l'esportazione dai 544 milioni di dollari attuali ai 720 per il 1951. L'Olanda ha in corso analoga campagna per portare l'esportazione da 90 milioni di dollari attuali a 120 milioni; e identicamente il Belgio. Pure noi lavoriamo intensamente nella medesima direzione. Forse si è avuto finora una visione un po' ristretta dal punto di vista geografico, concentrando le esportazioni nel settore centrale degli Stati Uniti verso New York. Vi sono per contro vastissime zone non inesplorate ma capaci ancora di largo assorbimento: Texas, Louisiana, New Orleans, California ed altre.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Stiamo organizzando un servizio di informazioni e di propaganda molto serio. Ed è lecito confidare nei suoi buoni risultati. Gioverà anche a ciò l'accordo intervenuto con gli Stati Uniti per la riduzione delle loro tariffe doganali che erano per molti generi importanti quasi proibitive. Ma deve giovare più che tutto lo sforzo che i nostri industriali ed esportatori debbono compiere per ridurre i costi di produzione e di distribuzione con l'appoggio di una organizzazione moderna, efficace, aggressiva, per migliorare le qualità, per resistere, insomma, con le risorse tradizionali, che sono la virtù del lavoro, lo spirito di sacrificio dei produttori, la volontà di superare con la bontà delle opere le asprezze della lotta. È un sacrificio che sarà ricompensato largamente, perché una volta conquistato il mercato con tali mezzi, esso resterà nelle loro mani, per sempre, e si avrà modo e tempo di recuperare, negli anni buoni, quanto si è sacrificato negli anni duri. Problema non solo di volontà, ma anche di intelligenza. Né l'una né l'altra virtù mancano alle nostre classi produttrici.

Potrei citare qui, a titolo di onore, ditte che sono riuscite a imporsi sul mercato nord americano in campi nei quali l'industria nord americana ha attinto il primato. Ma la perfezione tecnica del prodotto italiano ha superato le barriere della concorrenza interna e tiene saldamente in pugno tale conquista. Auguro che questa si estenda, data anche la maggior remunerazione attuale del dollaro.

Secondo punto essenziale è di diminuire le importazioni dalla zona del dollaro e intensificare quelle dalla zona europea. Qui l'Italia è stata precorritrice. Il suo sforzo per dar vita all'intercambio europeo non ha avuto sosta. Convinto che il buon funzionamento degli accordi bilaterali stipulati con quasi tutti gli Stati europei poteva essere assicurato soltanto dando agli operatori, nell'ambito degli accordi stessi, la più ampia libertà possibile, riducendo al minimo l'intervento degli uffici governativi, il Ministero del commercio con l'estero ha da tempo adottato, in sede di applicazione degli accordi ed in via unilaterale, misure tali per cui una considerevole percentuale delle importazioni dei vari paesi europei sono state, con la messa a dogana, liberalizzate e possono pertanto effettuarsi senza restrizioni o con la sola osservanza delle norme valutarie previste dai singoli accordi. Come è noto, si tratta di percentuali che vanno, ad esempio, dal 90 per cento nei confronti della Grecia, all'85

per cento per la Germania occidentale, al 75 per cento per la Svezia o per il Belgio, al 65, per cento per il Regno Unito o per l'Austria, al 55 per cento per la Danimarca, al 50 per cento per la Francia o per l'Olanda.

D'altra parte, anche per le importazioni tuttora soggette al regime delle licenze, si è adottato in linea generale il sistema del rilascio immediato della licenza, senza preventiva ripartizione e senza altri particolari interventi o controlli.

Non si può dire, purtroppo, che siffatta politica abbia trovato in passato rispondenza in analoghi provvedimenti dei singoli paesi contraenti, ed è perciò che il Ministero del commercio con l'estero ha accolto con particolare soddisfazione l'iniziativa dell'O. E. C. E. per promuovere fra i paesi partecipanti il massimo possibile della liberalizzazione dei reciproci scambi. Il Ministero partecipa attivamente ai lavori conclusivi iniziati a Parigi in materia di liberazione degli scambi europei, e, indipendentemente dalle misure già adottate in via unilaterale in sede di applicazione degli accordi bilaterali, ha emanato, d'intesa con le altre amministrazioni interessate, il decreto 21 settembre 1949 per effetto del quale circa il 45 per cento delle nostre importazioni dai paesi partecipanti, registrate nel 1948, sono totalmente liberalizzate con il sistema della messa a dogana.

Nel contempo esso ha fatto conoscere all'O. E. C. E. di essere disposto a liberalizzare, sempre con il sistema della messa a dogana, un altro 15 per cento delle nostre importazioni dagli stessi paesi, a condizione di reciprocità. Va precisato, a scanso di errati giudizi, che il sistema della messa a dogana significa ed importa che nessun vincolo o controllo di sorta, all'infuori dell'osservanza delle consuete formalità valutarie, impedisca od ostacoli l'importazione in Italia delle merci così liberalizzate.

Nessuno può onestamente disconoscere la portata di codesti provvedimenti e il Ministero è deciso a continuare in tale cammino, che avrà suo compimento non appena noi avremo normalizzata la nostra situazione tariffaria, ed a condizione, beninteso, che gli altri paesi facciano altrettanto.

È precisamente a questo nostro sforzo faticoso, ininterrotto, di incrementare i nostri scambi, ed alla nostra vigile attenzione a che i risultati di esso costituissero il primo gradino della nostra restaurazione economica, che dobbiamo qualche positiva conquista: preziosa tra tutte il risparmio di una certa

DISCUSSIONI— SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

quantità di valuta pregiata. Ed è altrettanto legittimo il nostro desiderio che questo sforzo sia riconosciuto, e non diventi motivo di sospetto nei nostri confronti. Ora, precisamente, il risparmio di valuta è stato da alcuni considerato elemento dimostrativo dei nostri diminuiti bisogni di aiuti E. R. P.. E non è da escludere che la riduzione per il 1949-50 di quasi 150 milioni di dollari in confronto della nostra documentata domanda sia stata dovuta anche a questo elemento.

È doverosa una franca ed onesta nostra parola al riguardo. Il risparmio di valuta pregiata non viene da accantonamenti di soccorsi E. R. P., i quali tutti, dal primo all'ultimo soldo, assolvono a necessità pubbliche delle quali è interprete lo Stato, o a problemi di ricostruzione, ed il loro ammontare va a costituire e ad alimentare il fondo-lire. Noi non riceviamo a titolo soccorso dei dollari ma materie prime, macchine, ecc., il cui valore in Italia sarà rappresentato da lire italiane.

Le valute pregiate di cui siamo in possesso sono il frutto del nostro lavoro, della nostra esportazione, degli incassi relativi al turismo, ai noli, alle rimesse degli emigranti, le quali ultime asciesero a 29 milioni di dollari nel 1948 e a 8 milioni nel primo semestre del 1949. E che noi si tenga gran conto di queste valute, e si cerchi di farne la maggior economia possibile, è naturale e ovvio, ed è logica applicazione della nostra politica economica, la quale mira non soltanto a espandersi oltre frontiera, e a riconquistare le antiche correnti commerciali, ma anche a stabilire man mano basi solide per la nostra moneta. Le valute pregiate, insieme con le tonnellate di oro che possediamo, possono considerarsi come una riserva a garanzia della circolazione: questa, a sua volta, tanto meno sarà cagione di inquietudine e di dubbi quanto più sarà ancorata a una riserva aurea e di valute pregiate. Né dobbiamo dimenticare che il programma di aiuti E. C. A. dovrebbe terminare con l'esercizio 1951-52: e se allora dovremo acquistare dall'area del dollaro materie prime che soltanto in essa troveremo, come assolveremo alla necessità senza disponibilità di dollari, nell'ipotesi probabile che la bilancia corrente sia per noi passiva?

Pertanto, noi continueremo in questa che noi stimiamo prudente linea di condotta, convinti della sua bontà, e augurandoci che essa sia, all'interno ed all'estero, ben compresa; anche perché essa non è l'espressione di un nostro unilaterale indirizzo economico, ma è la leale esecuzione dell'impegno fattoci assumere dagli Stati Uniti, e naturalmente

da noi ben volentieri assunto, nella Convenzione di cooperazione economica del 28 giugno 1948, dove, negli impegni di carattere generale (articolo 2, lettera c) è detto testualmente: « Il Governo italiano farà del suo meglio per stabilizzare la propria moneta, fissare e mantenere un tasso di cambio effettivo, pareggiare appena possibile il bilancio dello Stato, creare o mantenere la stabilità finanziaria interna, ed in generale stabilire, ristabilire o creare la fiducia nel nostro sistema monetario ». Fare riserva di dollari è uno dei mezzi per conseguire il fine desiderato.

L'accento al problema valutario ci porta naturalmente ad un più ampio e approfondito esame di esso, specie a seguito dei gravi avvenimenti verificatisi recentemente nella finanza internazionale. Alludo, come la Camera di leggieri comprende, alla svalutazione della sterlina, e al turbamento che la grave decisione della Gran Bretagna ebbe a suscitare in tutto il mondo, e particolarmente nei paesi dove erasi accumulato man mano, attraverso gli scambi, un cospicuo fondo di sterline. L'Italia era fra questi paesi, e anzi teneva fra essi un posto avanzato. Il rapporto della nostra lira con la sterlina, base dollaro a 575, si aggirò durante il 1948 sulle lire 1900, ossia sulla sterlina uguale a dollari 3,30, si portò a 2.317,25 con il decreto 26 novembre 1948, con cui l'Italia dovette, al pari degli altri paesi europei, accettare il nuovo rapporto 4.03 convenuto fra Stati Uniti e Inghilterra, rapporto poco aderente alla realtà, dato che la vendita della sterlina su piazza non solo non si adeguò al 4,03 ma cominciò da allora a decrescere dalla primitiva quotazione di 3,30. L'improvviso ed inopinato premio agli esportatori nell'area della sterlina di oltre 400 lire per sterlina incoraggiò le esportazioni ed il rientro di capitali che eransi fermati all'estero, in previsione e nella speranza appunto della rivalutazione della sterlina della quale da tempo si parlava. Conseguenza naturale fu l'accrescimento progressivo degli introiti di sterline, non più bilanciati da uscita delle stesse, dato che gli importatori bisognosi di sterline le trovavano sul mercato libero internazionale, Zurigo, New York, a 1.900 e anche meno, e non avevano quindi alcun interesse a provvedersene presso il nostro Ufficio cambi a 2.317.

Al 26 novembre 1948, avevamo un fondo sterline di circa 12 milioni; al 17 settembre 1949, data della svalutazione, il fondo era cresciuto a 79 milioni. È facile il calcolo della

perdita avveratasi con la tosatura del 31 per cento. Qualcuno ha domandato: perché non le avete spese, e vi siete lasciati sorprendere dalla svalutazione, della quale da tempo si parlava? Domanda più che legittima, alla quale, tuttavia, è facile la risposta. Prima di tutto vi erano le ripetute dichiarazioni di Stafford Cripps e quelle del governo britannico, escludenti categoricamente la svalutazione. Nella seduta del 6 luglio ai Comuni, il cancelliere dello scacchiere dichiarava a nome del suo governo: « Il governo di sua maestà non ha la minima intenzione di svalutare la sterlina ». In secondo luogo va tenuto presente che i prezzi delle merci erano cresciuti man mano che la sterlina si indeboliva: onde il poco o niun vantaggio del cambio della sterlina in merci. Infine come avremmo speso l'ingente fondo di sterline? La sterlina non era, come lo è ancora adesso, moneta convertibile; e bisognava spenderla nell'area della sterlina. Acquistare che cosa? Merci conservabili. E quali?: lana? (la lana è soggetta a tarlatura o decomposizione); carbone? fra quello di importazione E. R. P., e quello acquistato dall'Ente carboni ve ne era a dovizia. E poi, immaginate lo Stato farsi commerciante, con tutte le conseguenze di cui abbiamo una ricca esperienza? Non basta. E se una volta acquistate le merci, queste fossero scese di prezzo? Avremmo avuto una seconda perdita. Vi era una sola via aperta per l'alleggerimento del fondo: adoperarlo per finanziare gli importatori italiani, a condizioni generose, tali da invogliare le richieste. E questo fu deliberato: e un comitato apposito presieduto dal sottosegretario per il tesoro venne costituito. Vi era motivo di bene sperare: parecchie domande, per decine di milioni di sterline erano alle viste. Ma venne il crollo della sterlina...

LOMBARDI RICCARDO. Proprio nel momento in cui si stanziavano 20 milioni sul fondo lire per l'importazione di macchine dall'America.

BERTONE, *Ministro del commercio con l'estero*. ...e le domande non ebbero più corso. Comunque, giusta e ragionevole fu l'apprensione dell'opinione pubblica; ché se il Tesoro avesse dovuto fronteggiare una così grande partita passiva, le previsioni di bilancio sarebbero rimaste turbate. Le esplicazioni date a questa Assemblea dal ministro del tesoro, nella seduta del 30 settembre, hanno recato un immediato sollievo alla inquietudine. Io sono lieto di confermare oggi quanto egli ebbe a esporre, e cioè che il tesoro non dovrà fronteggiare alcuna perdita.

Il controllo e la manovra dei cambi, come qualsiasi operazione commerciale, ha due lati: si può perdere e si può anche guadagnare. La rivalutazione del dollaro da 225 a 350, indi da 350 a 575 e da ultimo, dopo il decreto 19 settembre, da 575 al corso attuale, ha consentito, sul notevole fondo dollari da noi risparmiato, l'accantonamento di una cifra più che sufficiente a coprire la perdita della sterlina, restando ancora un margine attivo.

Abbiamo così potuto affrontare la tempesta finanziaria senza soverchia preoccupazione e mantenere ferma la nostra moneta. Il 19 settembre quasi tutti gli Stati europei chiusero le Borse ed allinearono le loro monete al nuovo valore della sterlina; il Governo italiano non sospese le Borse neppure per un giorno e, poiché il rapporto era caduto, ne prese semplicemente atto richiamando in vita il decreto 26 novembre 1947, per cui la valutazione del dollaro è affidata alle quotazioni di mercato, liberamente svolgentisi fra un massimo di 650 e un minimo di 350.

E quanto da allora è avvenuto conferma la bontà della decisione adottata; il dollaro si mantiene fermo sulle 625 lire circa, le negoziazioni si svolgono su tale base; e la tranquillità nel campo valutario è stata costante. Il dollaro esportazione, dopo una punta a 635 è disceso a poco a poco a circa 625 e su tale quota è fermo da parecchi giorni. E nella zona speculativa (diciamo, di libero mercato), ove il dollaro era salito il 27 settembre a 705, si è del pari avverata una costante diminuzione, e oggi esso è a 665-670, ossia a meno assai di quel 10 per cento che è il supero normale della quotazione libera su quella ufficiale.

Né si pensi, come fu da qualche giornale accennato, che l'Ufficio cambi abbia potuto ottenere questa moderata quotazione gettando in massa dollari sul mercato, a danno delle nostre riserve. Non vi fu bisogno di alcun sacrificio. L'Ufficio cambi, al quale ho chiesto notizia al riguardo, mi ha comunicato che dal 19 settembre a oggi, in quaranta giorni, sono usciti dal fondo non più di 17 milioni di dollari, ma non per interventi di difesa valutaria, bensì per normali operazioni di liquidazione di importazioni autorizzate ed eseguite dall'area del dollaro.

L'impiego di dollari a difesa valutaria è stato assolutamente insignificante, il che conferma che l'assestamento si è operato, si va consolidando non per virtù di artifici, ma per moto spontaneo e per cause naturali. Ulteriore conferma, poi, si ha nel fatto veramente confortevole che non si è avverato

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

il temuto rialzo dei prezzi interni, su spinta del leggero movimento valutario. Dal *Bollettino* della camera di commercio di Milano, una delle più serie ed attendibili pubblicazioni, ricavo che, nelle due prime decadi di ottobre, i prezzi al minuto, i quali, come è noto, sono sempre i più restii a discendere, hanno avuto una non indifferente flessione. Ipotizzato il 1938 uguale a 100, abbiamo: prima settimana di ottobre, 5896,7; seconda settimana, 5883,5; terza settimana, 5823,8.

La partita « svalutazione della sterlina » resta così, per noi e per il Tesoro, chiusa onorevolmente, senza oneri né di bilancio né di cassa; e tale consolante risultato torna ad onore della politica valutaria e monetaria svolta dal 1947 in qua.

Una domanda si affaccia tuttavia spontanea. È vinta e superata la preoccupazione del passato: lo è del pari quella dell'avvenire? Il fondo sterline rimane e rappresenta pur sempre una cifra ingente. A quota 2,80 sono 139 miliardi di lire. Come spenderli? Purtroppo, la speranza che una così drastica riduzione avesse recato con sé il beneficio della convertibilità non si è avverata. La sterlina continua a essere spendibile solo nell'area della sterlina, ma, se non vi sarà alterazione artificiale di prezzi, gli acquisti dovrebbero potersi fare a condizioni vantaggiose, più allettanti per gli importatori italiani di quanto non lo fossero in passato. Con la medesima moneta, acquistata a un prezzo ridotto del 31 per cento, dovrebbe potersi acquistare uguale quantità di merce. E si ammetta pure che, per un movimento naturale, perfettamente spiegabile, i prezzi abbiano un movimento all'insù, dovrebbe trattarsi sempre di un rialzo inferiore al 31 per cento, si da lasciare un margine sensibilmente utile agli acquisti. E, ad aiutare questi, è stato ripreso in esame e si spera di condurre presto a buon termine il tema dei finanziamenti agli importatori.

In secondo luogo, la Gran Bretagna, in attuazione del proposito dell'O. E. C. E. di liberalizzare gli scambi fra i paesi partecipanti, ha presentato la lista delle merci liberamente introducibili nel Regno Unito: e bisogna riconoscere che il provvedimento è stato concepito con larghezza di criterio. Materie prime o prodotti finiti e semilavorati possono da noi, come da tutti gli altri paesi dell'O. E. C. E., liberamente esportarsi in Inghilterra.

Si oppone, però, da qualche ambiente che l'esportazione nel Regno Unito è stata resa troppo difficile dalla svalutazione della ster-

lina: essi vanno manifestando cauti suggerimenti diretti, si dice, ad aggiornare, ma in realtà a svalutare la nostra lira, che si vorrebbe portata a 700 ed anche a 750 di fronte al dollaro. E allora la sterlina a 2,80 risalirebbe a 1960 e a 2100 e gli esportatori sarebbero nuovamente incoraggiati.

Va subito dichiarata la vanità di questa speranza: il Governo ha lungamente lottato per guadagnare stabilità alla lira e non compirà alcun atto che attenti a questa conquista. Esso è perfettamente conscio delle difficoltà che la svalutazione ha creato all'esportazione e non mancherà di affiancare sinceramente gli sforzi degli esportatori per vincere tali difficoltà, ma a condizione che non si tenti di trascinarlo sulla via del pericolo per la lira.

Si tenga presente che gli effetti della svalutazione, quali si sarebbero avuti con il rapporto 2,80 di fronte al dollaro a 5,75 (il che avrebbe significato la sterlina a 1.614), sono già stati parzialmente corretti con il provvedimento del 19 settembre, che ha rimesso la quotazione del dollaro alla libera contrattazione, entro i limiti minimo di 350 e massimo di 650; e la contrattazione, come ho detto poc'anzi, si è di massima fermata sulle 625, portando la sterlina a 1.750, non lontana perciò dalle 1800-1850 che erano a base delle contrattazioni prima del *cross-rate* 4,03 introdotto da noi il 26 novembre 1948.

Indubbiamente gli esportatori avevano allora un margine di guadagno, che con l'attuale rapporto viene vulnerato e forse soppresso. Ma bisogna pur tener conto di qualche elemento correttivo. Le materie prime importabili dall'Inghilterra costeranno meno: e sarà correlativamente minore, per questo lato, il costo del prodotto da esportarsi. La svalutazione ha prodotto in Inghilterra un aumento dei prezzi interni, ed è probabile che di ciò possano giovare anche i prodotti da noi là esportati.

Ma, soprattutto, ciò che il Governo chiede agli industriali e agli operatori in genere, è che vogliano accettare con spirito di comprensione questo sacrificio a cui sono chiamati che, a giudizio del Governo, può incidere sul margine di utile, ma non sul capitale.

Nella nostra lunga storia economica si sono affacciati spesso periodi di depressione sui mercati stranieri, che hanno reso meno facile e talvolta difficile la nostra esportazione. E per conservare i mercati i nostri esportatori non hanno esitato ad affrontare sacrifici. Sempre i loro sforzi, a più o meno

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

vicina scadenza, sono stati premiati. Il consenso degli esponenti della economia a questa preoccupazione del Governo, e alla necessità di far fronte ai gravi problemi di un domani prossimo se non immediato, sarà dal Governo considerato come prova sicura e preziosa della solidarietà che tutti deve avvincere in questa storica svolta della nostra economia.

Passo ora a qualche informazione su alcuni accordi commerciali verso i quali viva è stata ed è l'attenzione del Parlamento e della pubblica opinione.

Dopo lunghe e complesse trattative è stato firmato a Buenos Aires l'8 del corrente ottobre un protocollo addizionale che apporta notevoli e anche profonde modifiche all'accordo commerciale e finanziario italo-argentino del 13 ottobre 1947.

L'accordo si fondava su questi punti fondamentali: il Governo italiano si impegna a comprare durante gli anni dal 1947 al 1951 compreso, le seguenti quantità minime annuali di prodotti: frumento, tonnellate 400.000; segale, tonnellate 70.000; orzo, tonnellate 150.000; granoturco, tonnellate 100.000; olio di lino, tonnellate 10.000; oli alimentari di girasole e arachidi, tonnellate 25.000; grasso di maiale, tonnellate 5.000; carni bovine congelate, tonnellate 12.000.

Per altri numerosi prodotti l'Argentina concedeva facilitazioni per l'acquisto, sempre al Governo italiano. Veniva aperto all'Italia un conto corrente di 350 milioni di pesos da regolarsi entro tre anni all'interesse del 2,75 per cento. Veniva insieme concesso un prestito di altri 350 milioni di pesos, al 3,75 per cento, da coprirsi con titoli al portatore da emettersi dal Governo italiano, ammortizzabile in 25 anni ma estinguibile in qualunque momento con preavviso di tre mesi.

A sua volta il Governo italiano offriva ogni migliore agevolazione alla Repubblica argentina per l'acquisto, sempre nel periodo 1947-51, di cospicue quantità di prodotti finiti della più varia specie.

In effetti, le importazioni italiane non hanno avuto un grande sviluppo, dopo i forti acquisti iniziali di grano; e per contro un vertiginoso incremento delle nostre forniture rovesciò ben presto le posizioni tanto da determinare un saldo creditore per l'Italia in *clearing* di circa 570 milioni di pesos.

Il nuovo accordo mira a liquidare, per così dire, la precedente situazione e a ristabilire *ex novo* il punto di partenza per un più armonico ed equilibrato intercambio.

A cominciare dalla parte finanziaria, 300 milioni circa di pesos resteranno accantonati per la estinzione in qualunque momento del prestito; e decorrerà per essi il medesimo interesse del 3,75 per cento del prestito: compensazione, quindi, che sgrava il nostro bilancio di oltre un miliardo e mezzo di lire per la copertura di detti interessi, mentre il nostro fondo pesos era infruttifero. Gli altri 270 milioni di pesos copriranno l'acquisto immediato di 700.000 tonnellate di grano.

La parte finanziaria resta così vantaggiosamente sistemata.

Per la parte commerciale, punto essenziale di partenza: è che il Governo non resta impegnato che per l'acquisto del grano e non più per gli altri cereali e per grassi e oli, la cui importazione verrà fatta da enti e da privati, restando limitato l'intervento del Governo alla concessione delle licenze.

Fra i prodotti argentini da importarsi figurano principalmente: cereali minori, carni, pelli, lana, burro, formaggio grana, caseina, stracci, minerali di tungsteno, ecc.

I prodotti italiani da esportarsi interessano tutti i principali settori della nostra produzione, da quello siderurgico e meccanico a quello tessile, chimico, cartario, dell'artigianato ed ortofrutticolo, ripartiti in parti pressoché uguali fra beni strumenti e beni di consumo; la clausola di revisione annuale delle liste, che prima non esisteva, conferisce maggior flessibilità all'accordo.

Il *plafond* degli scambi previsto dalle due liste è di 134,8 milioni di dollari all'esportazione, e 150,3 all'importazione; ma per questa ultima cifra occorre tener presente che circa 63 milioni di dollari rappresentano il controvalore di 700 mila tonnellate di grano, compensative del vecchio saldo credito italiano: onde la cifra delle importazioni atte a fronteggiare le esportazioni, si riduce per il primo anno a 95 milioni di dollari circa.

Il *plafond* reciproco di finanziamento è stabilito in 80 milioni di dollari, con interessi al 2,50 per cento per i saldi eccedenti i 10 milioni: saldo finale a regolarsi non più in pesos, ma in dollari, divise, merci, od altre forme da concordarsi.

Questi gli accordi. E sulla loro bontà penso non possa esservi dissenso. La delegazione, presieduta dal professor Ronchi, e composta dei migliori funzionari tecnici dei Ministeri del commercio estero, dell'agricoltura, dell'alimentazione, dell'industria e del tesoro, ha sudato e lottato per ben quattro mesi per vincere

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

le numerose gravi difficoltà sorte nelle trattative, dovute essenzialmente alle particolari condizioni economiche e finanziarie in cui trovansi l'Argentina.

Ma sorge pure da questo momento l'altro problema che si concreta in una domanda. Lo scambio reciproco delle merci avverrà? Qui non entra più l'azione del Governo, che si esaurirà nell'acquisto delle 700 mila tonnellate di grano, a pagarsi col fondo di *pesos* che abbiamo a disposizione, e di cui ci liberiamo brillantemente. Invece lo scambio delle merci contemplate nell'elenco è affidato all'iniziativa dei privati. Finora le condizioni erano favorevoli alla nostra esportazione e non all'importazione: alludo agli alti prezzi argentini, al cambio del *peso* sfasato. L'intervenuta svalutazione del *peso* dovrebbe incoraggiare le importazioni di prodotti argentini finora trascurati, in particolare lane, pelli ed altri minori. Bisognerà porre attenzione a che le esportazioni siano bilanciate in massima dalle importazioni, onde non trovarsi ad esaurire poco a poco il finanziamento di 80 milioni di dollari con conseguente ritorno al punto di partenza e col rischio di arresto negli scambi.

Anche l'accordo con la Germania merita un cenno particolare, per la sua importanza. Esso ha integrato in notevole misura gli accordi provvisori dell'aprile 1949, aggiungendo ad essi un volume di scambi di 27 milioni di dollari nei due sensi; cosicché il volume totale si eleva ora a 90 milioni di dollari pure in ciascun senso.

Le trattative, concluse a Francoforte il 28 settembre 1949, furono particolarmente difficili e laboriose per varie cause. La Germania poneva a base del *plafond* di scambio il quantitativo di carbone assegnato all'Italia ed esistente di fatto in quel momento, il che portava ad una valutazione per il 1949-50 di soli 22 milioni di dollari. La difficoltà fu superata dalla maggiore assegnazione fatta dall'O. E. C. E. all'Italia di carbone per il secondo semestre, in 200.000 tonnellate mensili invece delle 120 mila di prima; cosicché il *plafond* di dollari si elevò da 22 a 34 milioni.

In altro momento, e quando le trattative parevano a buon punto, avvenne il cambiamento di Governo nella Bizona: e contemporaneamente il terremoto finanziario portato dalla svalutazione della sterlina. Ciò non di meno le nuove difficoltà vennero con pazienza e buona volontà reciproca superate.

L'accordo concluso può riassumersi nelle seguenti cifre:

Esportazioni addizionali italiane (in milioni di dollari):

Prodotti agricoli alimentari (compreso il tabacco)	14,6
Prodotti industriali	10,7
Turismo	1,5
	<hr/>
	27.-
	<hr/>

Esportazioni addizionali tedesche (in milioni di dollari):

Prodotti agricoli e bestiame	3,2
Prodotti industriali	17,7
Carbone	6,0
Turismo	0,1
	<hr/>
	27.-
	<hr/>

Nella cifra di 14,6 milioni di dollari di prodotti ortofrutticoli, il tabacco entra per 1,8 milioni, che, in aggiunta ai 500 mila dollari convenuti nell'accordo dell'aprile, ci fanno riprendere le nostre posizioni sul mercato tedesco, con notevole beneficio per la nostra tabacchicoltura.

Fra i prodotti industriali, tiene un posto di primaria importanza il settore tessile con circa 7 milioni di dollari, oltre 900 mila riservati a lavorazioni in conto. Vi entra anche l'industria del sughero con 500 mila dollari, talune nostre specialità nel campo della meccanica, con 600 mila; dell'industria elettrica, con 600 mila; oltre a molte altre voci minori.

Le importazioni dalla Germania, all'infuori del carbone, figurano per un importo di circa 20 milioni di dollari, di cui oltre la metà rappresentati da prodotti dei quali il mercato italiano ha effettiva necessità e convenienza di approvvigionamento, quali ad esempio: bestiame da allevamento (3.000.000); potassa (350.000); nerofumo (500.000); cellulosa (800.000); rottami di ferro e acciaio (500.000); laminati (1.600.000), suddiviso il resto fra le numerosissime voci previste dall'accordo dell'aprile in modo da contenere al massimo le ripercussioni nei vari settori produttivi italiani.

In complesso pertanto l'accordo può considerarsi veramente soddisfacente: esso ci avvicina sensibilmente alla posizione di scambi che fu tradizionale tra l'Italia e la Germania nei tempi normali e che recò alle due nazioni sostanziali vantaggi.

Qualche dubbio potrebbe prospettarsi sul riflesso delle rispettive valute nei cambi commerciali. Ma anche qui vi è ragione di otti-

mismo. Il marco, sulla base 3,30 per dollaro, era certamente sopravvalutato, il che giovava alla nostra esportazione, ma rendeva più difficile il collocamento delle merci tedesche in Italia. Con i provvedimenti adottati recentemente, la parità del marco col dollaro è stata fissata in 4,20; ciò che significa una svalutazione del marco di circa il 20,6 per cento. Se si tiene conto del deprezzamento della lira nei confronti del dollaro di circa il 10 per cento, lo scarto si riduce attualmente a poco più del 10 per cento, per cui non sono da prevedersi, per ora, sostanziali perturbamenti nei rapporti commerciali italo-tedeschi, ma anzi, nell'ipotesi che i prezzi dei due paesi non subiscano modificazioni, si dovrebbe arrivare, in sostanza, ad una situazione di maggiore effettivo equilibrio.

I rapporti commerciali tra Italia e Regno Unito sono regolati da speciali intese concretatesi nel processo verbale del comitato permanente economico italo-britannico del 4-15 luglio 1949, che costituisce un vero e proprio accordo commerciale valevole fino al 30 giugno 1950. Esso riveste una importanza notevole nel quadro dei rapporti commerciali con l'estero, in quanto, considerando il Regno Unito e i paesi dell'area della sterlina, prevede un movimento di circa 85 milioni di sterline (circa 150 miliardi in ognuno dei due sensi).

L'accordo ha carattere concreto ed impegnativo solo nei riguardi degli scambi tra l'Italia e il Regno Unito; mentre nei riguardi di quelli fra l'Italia e gli altri paesi dell'area della sterlina, esso si limita necessariamente a una formulazione di programmi di importazioni ed esportazioni, per grandi settori economici ai fini del calcolo della probabile bilancia commerciale complessiva tra l'Italia e l'intera area della sterlina.

Nei primi sette mesi di quest'anno ha continuato a verificarsi un notevole incremento delle nostre esportazioni, al quale ha fatto riscontro peraltro anche un notevole aumento delle nostre importazioni dal Regno Unito e dall'area della sterlina. Infatti, mentre le nostre esportazioni sono passate da 49.720 milioni nei primi sette mesi del 1948, a ben 97.666 milioni di lire nei primi sette mesi del 1949, le importazioni sono aumentate rispettivamente da 51.952 a 85.223 milioni di lire. Se si tiene conto anche dell'Egitto, le esportazioni risultano di 65.147 nei primi sette mesi del 1948 e di 116.806 milioni di lire nei primi sette mesi del 1949, mentre le importazioni passano rispettivamente da 61.769 a 99.262 milioni di lire.

In seguito alla svalutazione della sterlina è da prevedere, come si è già accennato nella premessa, una contrazione delle nostre esportazioni verso il Regno Unito e l'area della sterlina (ivi compreso l'Egitto), mentre per contro, si intensificheranno le importazioni dai predetti territori.

In conseguenza, e sempre che non si verifichi un forte aumento dei prezzi che annulli il coefficiente di svalutazione, è da prevedere che nei prossimi mesi la bilancia commerciale tra l'Italia da una parte, il Regno Unito e l'area della sterlina, dall'altra, presenti un crescente saldo passivo per il nostro paese, come del resto si è sempre verificato in tempi normali.

Accordi commerciali stipulati nel 1947 e 1948 esistono con quasi tutti i paesi dell'Europa, sia occidentale che orientale. Esporre i dettagli porterebbe troppo in lungo il presente già lungo discorso: e perciò, se la Camera consente, io consegnerò in allegato i dati relativi agli accordi stessi onde chi lo desidera ne abbia facile fonte di consultazione.

In linea generale, condizione tuttavia del pieno e normale sviluppo degli accordi commerciali è, oltre l'auspicata parità della moneta, una regolare tariffa doganale. L'Italia si è purtroppo trovata e trovasi ancora in situazione disagiata al riguardo, in quanto la sua tariffa del 1923, a causa della svalutazione monetaria è inoperante, né ha valso e bastato a correggere la deficienza l'introduzione del diritto di licenza del 10 per cento *ad valorem*, la cui anomalia è che esso cade ugualmente sulle materie prime e sui prodotti finiti, e resta immobile mentre intorno ad esso tutta la materia economica è in fluttuazione e in movimento.

Un progetto di tariffa era stato preparato in vista soprattutto della conferenza di Annecy, alla quale l'Italia, invitata, intendeva partecipare e su tale progetto avvenivano le negoziazioni, durate dall'11 aprile al 27 agosto, avendo gli Stati contraenti riconosciuto, sia pure dopo non poche esitazioni e resistenze, i motivi per cui l'Italia non trovavasi in grado di presentare una tariffa ufficiale. Con 29 dei 34 Stati presenti l'Italia ha concluso i negoziati; e da un computo approssimativo si calcola che le voci convenzionate riguardano circa la metà del valore globale delle nostre importazioni effettuate nel 1948.

Le concessioni riguardano molte voci dei tre settori: alimentare — materie prime e semilavorati; prodotti finiti; ed hanno reciprocità in analoghe riduzioni sui dazi degli

altri paesi, atti a facilitare le nostre esportazioni di ortofrutticoli, conserve, oli alimentari, salumerie, formaggi, fiocco di fibre artificiali, filati di canapa, cotone, lana, tessuti di cotone, di fibre artificiali di seta e di lana, marmi greggi e lavorati, feltri e cappelli di feltro, alcune specie di macchine, fisarmoniche e manufatti di vario genere. Ma per rendersi esatto conto del valore delle intese intervenute, bisogna avere riguardo non solo alle concessioni direttamente ricevute, bensì anche a quelle che ci derivano indirettamente dal precedente negoziato di Ginevra del 1947, le quali verranno estese di pieno diritto all'Italia.

I paesi con cui abbiamo trattato rappresentano oltre l'80 per cento del commercio mondiale.

La stampa si è occupata piuttosto ampiamente dei risultati di Anncy, non sempre tuttavia con esattezza. Si è, ad esempio, avvertito che i dazi convenzionati sono ancora alti, che il lavoro compiuto è limitato e lascia ancora campo a trattative. Ora occorre al riguardo mettere in rilievo quanto segue: non è vero che i dazi convenzionati siano alti: alcuni di carattere fiscale (come ad esempio quelli sul caffè, sul pepe) possono sembrare tali (per quanto siano inferiori all'incidenza del 1938); ma gli altri sono stati trattati lungamente e concordati dopo una esposizione di argomentazioni e di dati fra delegazione italiana e delegazioni straniere. Si avverte che in base a un calcolo di puro orientamento (senza tener conto delle voci esenti) la media dei dazi delle voci trattate presso a poco è stata ridotta dal 28 al 19 per cento sul valore delle merci, cioè a dire, mentre per le voci trattate prima del negoziato il dazio medio iscritto nel progetto era del 28 per cento, a seguito della riduzione è stato abbassato al 19 per cento e cioè del 32 per cento (riduzione di un terzo).

Se vi sono alcune aliquote che possono apparire elevate ciò è dovuto anche alle condizioni difficili in cui la produzione italiana si svolge.

Non sono mancate — d'altra parte — voci autorevoli nel senso che la misura dei dazi concordati sarebbe troppo bassa.

Si sappia, poi, che non noi abbiamo negoziato con la Francia, avendo in corso con essa gli accordi per l'unione doganale, né con la Gran Bretagna, la Svizzera e la Bizona tedesca, che non erano presenti, ma con le quali sono definite, o sono in corso, trattative prossime a definizione. Inoltre non si può procedere a un giudizio, basandosi sul

numero delle posizioni convenzionate in rapporto a quelle non convenzionate, giacché l'importanza relativa delle posizioni nei riguardi dei traffici è molto diversa. È stato già rilevato che le concessioni di Anncy, pur riguardando una parte non grande delle posizioni di tariffa, interessano già una metà dei traffici di esportazione italiana.

Naturalmente tutti questi accordi saranno presentati all'esame e all'approvazione del Parlamento,...

LOMBARDI RICCARDO. Un po' tardi, direi...

BERTONE, *Ministro del commercio con l'estero*. ...come pure la tariffa doganale la cui preparazione è stata affidata ad una Commissione interparlamentare col disegno di legge che verrà in questi giorni in discussione. Si confida che la tariffa possa entrare in applicazione entro il corrente esercizio.

Sarà il coronamento della lunga fatica, delle ansie sofferte, degli sforzi compiuti per dare alla nostra economia un volto fermo ed una base solida all'interno e nei rapporti internazionali.

Il Ministero del commercio con l'estero, che ha dato a questa grande opera il suo contributo, ne auspica con serena fiducia il prossimo avvento, che vorrà dire per la nostra Italia la liberazione dagli infiniti patimenti e la conquista della sua nuova vita di benessere, di progresso, di pace nel lavoro e nella libertà. (*Vivissimi, prolungati applausi a sinistra, al centro e a destra — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi onoro presentare alla Camera il disegno di legge:

« Concessione di sovvenzioni per la produzione di energia elettrica e la riapertura del termine per la presentazione delle domande e di agevolazioni per i serbatoi e laghi artificiali nel Mezzogiorno e nelle isole ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Si riprende la discussione del bilancio del Ministero del commercio con l'estero.

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

MAZZA, *Segretario*, legge:

La Camera

invita il Governo ad informare periodicamente, mercé la pubblicazione dei bollettini decadali della Banca d'Italia, opportunamente integrati di tutti i movimenti concernenti la riserva dell'istituto di emissione e dei mezzi valutari a disposizione dell'Istituto per il commercio con l'estero, ristabilendo così la normalità interrotta dalla legislazione speciale fascista, secondo l'impegno pubblicamente assunto dall'onorevole De Gasperi nel luglio 1946 e riconfermato dall'onorevole Pella in occasione dell'ultima discussione avvenuta alla Camera sul bilancio del tesoro, ridando in tal modo al Parlamento l'effettivo controllo sull'azione governativa in questo settore decisivo per la politica economica del Governo.

DUGONI, LOMBARDI RICCARDO, PIERACCINI.

La Camera,

considerato il grave pregiudizio che l'importazione di sughero straniero porta all'industria sugheriera nazionale,

invita

il ministro del commercio con l'estero ad evitare, nella eventuale stipulazione di accordi commerciali con la Spagna e altri paesi produttori di sughero, l'inclusione della voce sughero grezzo o lavorato nella lista delle merci da importare sul mercato italiano;

raccomanda altresì al ministro di tener presente, nella conclusione di accordi commerciali con paesi ove può essere esportato il sughero nazionale, la necessità che si ottenga l'esportazione non solo di sughero grezzo, ma anche di prodotti manufatti, affinché l'industria italiana della lavorazione del sughero possa rialzarsi dalla grave crisi nella quale si dibatte.

POLANO.

La Camera,

rilevato che le nostre esportazioni di derrate agricole all'estero hanno influito ed influiscono tuttora sull'andamento dei prezzi all'interno e conseguentemente sul benessere dei nostri agricoltori;

considerato che solo con la esportazione dei prodotti orto-frutticoli si è raggiunto il massimo progresso in molte zone agricole d'Italia;

ritenuto che alla depressione del Mezzo giorno fu dato a suo tempo l'avvio dalla rovinosa tariffa doganale a danno dell'agricoltura e che un risollevarlo dello stesso si ebbe solo con la ripresa ed intensificazione della esportazione;

ritenuto, altresì, che la ingiustificata eccessiva flessione dei prezzi del mercato vinicolo trasformandosi in crisi metterebbe in disagio milioni di viticoltori;

invita il Governo

a tenere nella dovuta considerazione, in tutti i trattati commerciali con l'estero, il massimo smercio dei prodotti agricoli, il quale, agendo sul prezzo dei medesimi, è l'unico mezzo di elevare il tenore di vita dei lavoratori della terra.

MONTERISI, SCOTTI, FRANZO, MARENGHI, LECCISO.

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

BERTONE, *Ministro del commercio con l'estero*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Dugoni, in cui si invoca la realizzazione di promesse già fatte dal ministro del tesoro e dal presidente del Consiglio per la pubblicazione decadale di dati sui movimenti finanziari e valutari, dichiaro che ben volentieri mi farò eco presso gli uffici competenti perché questo desiderio venga realizzato. Accetto quindi l'ordine del giorno come raccomandazione.

L'ordine del giorno Polano concerne una materia che trattiamo in tutti gli accordi commerciali, lo accetto come raccomandazione di fare tutto ciò che sarà possibile affinché questo desiderio della Sardegna venga esaudito, ben sapendo l'importanza che l'industria del sughero ha per l'isola.

Accetto anche come raccomandazione l'ordine del giorno Monterisi. Io credo che prova più eloquente, più positiva e più concreta di quella che il Governo ha dato nei riguardi dell'esportazione dei prodotti orto-frutticoli sia difficile immaginare. Noi continueremo a fare tutto il possibile, in tutti gli accordi commerciali, affinché questo importantissimo settore dell'economia agricola sia tenuto presente con la dovuta considerazione.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le di-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

chiarazioni del Governo, li mantengano. Onorevole Lombardi Riccardo, ella insiste a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione?

LOMBARDI RICCARDO. Ringrazio l'onorevole ministro per l'accettazione a titolo di raccomandazione del nostro ordine del giorno, ricordando alla Camera che noi lo abbiamo presentato pur essendo persuasi che non è in sede di bilancio del commercio con l'estero che questa questione possa essere posta. Tuttavia, data la carenza su questo punto e considerato che fin dal 1946 il presidente del Consiglio di allora — che è quello stesso di oggi — si impegnò pubblicamente a ristabilire la normalità costituzionale, cioè l'obbligatorietà della pubblicazione dei bollettini decadali della Banca d'Italia, senza di che non è possibile alla Camera seguire le variazioni delle disponibilità monetarie e delle riserve della Banca d'Italia, noi insistiamo perché da parte del ministro si faccia in modo che l'anno prossimo non si ripeta da parte nostra analoga domanda.

Comunque, non insisto, dato anche che la questione avrebbe dovuto essere posta in sede di bilancio del tesoro. Credo siano sufficienti le promesse fatte dal ministro Bertone e dal ministro del tesoro.

PRESIDENTE. Onorevole Polano?

POLANO. Prendo atto e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Monterisi?

MONTERISI. Prendo atto e non insisto.

BERTONE, *Ministro del commercio con l'estero*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTONE, *Ministro del commercio con l'estero*. Ho omesso di dire una parola — e ne chiedo venia — sulla relazione presentata dall'onorevole Quarello, che debbo particolarmente ringraziare per il così alto contributo portato in questa discussione. La relazione è così ampia e dettagliata, che mi ha permesso di non insistere nei dettagli di molti problemi: se lo avessi fatto, le mie parole sarebbero state un duplicato. Tutti i principali problemi che si connettono all'esame del bilancio sono stati diligentemente ed accuratamente trattati ed accompagnati da rilievi ed osservazioni che così saranno di prezioso aiuto. Di questo suo attento e buon lavoro sono in dovere di ringraziarlo.

Soltanto, vorrei pregare l'onorevole Quarello di rettificare due involontari errori in cui è incorso. Uno di essi riguarda il commercio che il Ministero del commercio con l'estero farebbe di moduli e stampati, per cui avrebbe incassato 300 mila lire. Il Mi-

nistero non ha mai venduto stampati; non so da chi l'onorevole Quarello abbia avuto questa informazione.

L'altro errore riguarda le spese postali e telegrafiche.

QUARELLO, *Relatore*. Ne ho parlato a titolo di cronaca, per alleggerire la relazione, senza dare, quindi, molta importanza a questo argomento.

BERTONE, *Ministro del commercio con l'estero*. Quest'anno abbiamo utilizzato quasi completamente i residui di economie dello scorso anno. Lo stanziamento di questo esercizio è ancora in gran parte disponibile.

QUARELLO, *Relatore*. Raccomanderei la parte finale della relazione, quella che si riferisce alle fiere e agli interscambi.

PRESIDENTE. Passiamo ai capitoli del bilancio, che si intenderanno approvati con la semplice lettura quando non vi siano emendamenti od osservazioni.

Se ne dia lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge:

Titolo I. *Spese ordinarie*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e personale di ruolo di altre Amministrazioni temporaneamente comandato a prestare servizio presso l'Amministrazione centrale — Stipendi ed altri assegni fissi (*Spese fisse*), lire 287.000.000.

Capitolo 2. Personale non di ruolo in servizio presso l'Amministrazione centrale — Retribuzione ed altri assegni fissi (*Spese fisse*), lire 95.700.000.

Capitolo 3. Assegni ed indennità agli addetti al Gabinetto del Ministro e alla Segreteria particolare del Sottosegretario, lire 7.000.000.

Capitolo 4. Indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale che presta servizio presso l'Amministrazione centrale, lire 2.000.000.

Capitolo 5. Indennità di trasferimento e rimborso spese di trasporto al personale di nuova nomina ed a quello collocato a riposo, lire 500.000.

Capitolo 6. Premio giornaliero di presenza al personale del Ministero ed a quello appartenente ad altre Amministrazioni od enti che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) (*Spesa obbligatoria*), lire 16.000.000.

Capitolo 7. Compensi per lavoro straordinario al personale del Ministero ed a quello appartenente ad altre Amministra-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

zioni o enti che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 30.000.000.

Capitolo 8. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale del Ministero ed a quello appartenente ad altre Amministrazioni od enti, che presta la propria opera nell'interesse del Ministero (articolo 6 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 1.000.000.

Capitolo 9. Compensi ad estranei all'Amministrazione dello Stato per eventuali incarichi, lire 2.350.000.

Capitolo 10. Sussidi al personale addetto al Ministero ed agli impiegati cessati dal servizio e loro famiglie, lire 2.000.000.

Capitolo 11. Indennità ai componenti di commissioni e comitati, lire 1.200.000.

Capitolo 12. Spese casuali, lire 1.000.000.

Capitolo 13. Spese per la biblioteca, lire 1.400.000.

Capitolo 14. Spese postali, telegrafiche e telefoniche, lire 10.000.000.

Capitolo 15. Spese per il funzionamento dell'Ufficio cifra, lire 50.000.

Capitolo 16. Spese di manutenzione e piccoli adattamenti e pulizia dei locali ad uso del Ministero, lire 3.000.000.

Capitolo 17. Spese per gli automezzi del Ministero, lire 2.500.000.

Capitolo 18. Spese di liti (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 19. Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Debito vitalizio. — Capitolo 20. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 5.000.000.

Capitolo 21. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, modificati dall'articolo 11 del regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 450.000.

Accordi commerciali e servizi valutari. — Capitolo 22. Spese inerenti ai rapporti con rappresentanze e delegazioni internazionali per questioni attinenti al commercio con l'estero, lire 1.000.000.

Capitolo 23. Spese per le missioni di carattere commerciale compiute all'estero nell'interesse dei servizi del Ministero dal per-

sonale dell'Amministrazione centrale, da quello di altre Amministrazioni e da estranei incaricati di speciali studi, lire 7.000.000.

Capitolo 24. Acquisto di pubblicazioni e abbonamento a giornali, a riviste e ad agenzie di stampa estere e nazionali per il servizio degli accordi commerciali e della politica doganale, lire 1.500.000.

Capitolo 25. Sussidi alle Camere di commercio italiane all'estero e italo-straniere. Borse di pratica commerciale all'estero, lire 25.000.000.

Capitolo 26. Contributi all'Istituto internazionale per il commercio in Bruxelles, all'Istituto internazionale per le tariffe doganali in Bruxelles, all'Ufficio internazionale delle esposizioni in Parigi e ad organizzazioni ed istituzioni aventi per fine l'incremento dei traffici e dei rapporti commerciali con l'estero, lire 5.000.000.

Capitolo 27. Spese per l'organizzazione ed il funzionamento dei servizi di informazione di carattere economico e commerciale all'estero, lire 3.500.000.

Capitolo 28. Spese per lo sviluppo dei traffici e del commercio con l'estero, lire 2.000.000.

Capitolo 29. Contributi per la partecipazione italiana a fiere, mostre ed esposizioni estere, lire 50.000.000.

Capitolo 30. Contributo nelle spese di funzionamento dell'Istituto nazionale per il commercio estero (articolo 12 decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 8), lire 30.000.000.

Importazioni ed esportazioni. — Capitolo 31. Spese per studi e rilevazioni di carattere statistico-economico concernenti l'importazione e l'esportazione, lire 3.000.000.

Capitolo 32. Spese per informazioni di carattere riservato concernenti la disciplina delle importazioni e delle esportazioni, lire 1.000.000.

Piani per gli scambi con l'estero e servizi economico-doganali. — Capitolo 33. Spese per studi e lavori attinenti alle tariffe doganali italiane ed estere ed alla relativa legislazione, lire 1.000.000.

Capitolo 34. Compensi per traduzioni e spese per la diffusione di notizie relative al commercio estero, lire 1.000.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali e diverse.* — Capitolo 35. Spese per l'esecuzione dei piani di importazione, per la partecipazione a conferenze economiche internazionali e per eventuali incarichi all'estero, lire 20.000.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

PRESIDENTE. Sono così approvati i capitoli del bilancio. Passiamo al riassunto per titoli e al riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, s'intenderanno approvati con la duplice lettura.

Se ne dia lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 462.700.000.

Debito vitalizio, lire 5.450.000.

Accordi commerciali e servizi valutari, lire 125.000.000.

Importazioni ed esportazioni, lire 4.000.000.

Piano per gli scambi con l'estero e servizi economico-doganali, lire 2.000.000.

Totale della categoria I — Parte ordinaria, lire 599.150.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali e diverse, lire 20.000.000.

Totale generale, lire 619.150.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. Spese effettive (parte ordinaria e straordinaria), lire 619.150.000.

Categoria II. Movimento di capitali (parte straordinaria, nulla).

Totale generale, lire 619.150.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie.

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

MAZZA, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

PRESIDENTE. Il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Relazione della Commissione d'indagine chiesta dal deputato Spallone

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, in seguito agli incidenti verificatisi nelle sedute del 13 e del 16 settembre 1948 fra i deputati Caronia e Spallone, quest'ultimo chiese la nomina di una Commissione d'indagine a norma dell'articolo 80-bis del regolamento.

L'onorevole Longhena, presidente della Commissione, ha chiesto di riferire oggi alla Camera sui risultati dei lavori della Commissione stessa.

L'onorevole Longhena ha facoltà di parlare.

LONGHENA, *Presidente e Relatore*. Ricordo che il 13 settembre 1948, l'onorevole Berti Giuseppe fu Angelo parlava di cosesiciliane e dell'arresto avvenuto del deputato all'Assemblea della Regione siciliana onorevole Cortese: Ad una sua frase « quegli stessi uomini politici che proteggono i banditi e la mafia... », l'onorevole Caronia, che aveva altra volta interrotto l'oratore, chiedeva i nomi di tali uomini politici, poiché chi accusa — egli diceva — senza far nomi, calunnia.

L'onorevole Spallone, alla sua volta, rimbeccava l'onorevole Caronia con la frase « lei prende 75 mila lire per visitare un ammialato ».

L'onorevole Caronia respingeva l'accusa di esosa percezione di denaro (affermando tra l'altro: « la mia consultazione importa un onere molto modesto per chi può, ed è gratuita per chi non può ») e, riferendosi al caso particolare, dichiarava che non ricorrevano le condizioni di una prestazione gratuita o di favore.

Nella seduta del 16 settembre, l'onorevole Spallone lamentava che fosse stato distribuito ai deputati, in casella postale, un manifestino dove egli appariva in due fotografie, insieme ad altri giovani, in divisa di una formazione fascista. Le fotografie erano accompagnate da due leggende, che tendevano a raffrontare l'attuale e la passata posizione politica dello Spallone.

Questi protestava e qualificava di vile l'autore. L'onorevole Caronia immediatamente assumeva la paternità della distribuzione e dichiarava da quale sentimento fosse stato mosso a distribuire il volantino: mostrare la moralità politica di chi aveva fatto una insinuazione contro di lui.

La Commissione ha ascoltato l'onorevole Caronia e l'onorevole Spallone, poi ha citato quattro testimoni indicati dall'onorevole Spallone e quattro testimoni indicati dall'onorevole Caronia.

Un solo quesito era proposto alla Commissione ed il quesito è stato ancor meglio precisato dall'onorevole Spallone, il quale, accusato dall'onorevole Caronia di doppio gioco, chiede che si dica se questa accusa abbia consistenza o meno, se nella sua attività del periodo anteriore alla liberazione vi siano elementi che giustifichino e corroborino questa

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

accusa od essa sia stata lanciata incautamente.

A questo e — solo a questo — la Commissione deve rispondere.

Ora, prima d'ogni cosa, la Commissione vuole fissare il preciso significato delle parole: « doppio gioco », onde la risposta che essa darà non si presti ad una incerta e non chiara interpretazione.

Soprattutto nelle ore, come quelle che ha passato il nostro paese, dal 1940 al 1945, quando la parte dominante era di incerta vita, quando essa era sostenuta da alcuni con fedeltà, era avversata da altri con risolutezza, altri, ancora incerti a qual parte la vittoria potesse toccare — piccolo o gran numero non si sa — facevano un doppio gioco, con rischio indubbiamente come chi procede senza lealtà, ma con doppia possibilità di vittoria.

E' il gioco si è specialmente esercitato negli anni indicati sopra, quando fascisti, regolarmente iscritti e più o meno apprezzati, cospiravano copertamente con antifascisti, e quanto antifascisti, palesemente battezzati e creduti tali, di nascosto lavoravano con il fascismo per procurare a questo vittorie e consegnare vittime. L'onorevole Giulio Spallone, nato nel 1919 e vissuto nei primi venti anni quasi sempre nell'Abruzzo, in piccoli borghi od in cittadine secondarie, viene da famiglia modesta; suo padre era ed è maestro elementare e direttore didattico.

Naturalmente, come in tutte le famiglie si fatte, di impiegati e di dipendenti da enti pubblici, durante il triste venticinquennio 1921-45, anche nella famiglia Spallone il fascismo aveva conquistato adepti, non sappiamo se spontanei o persuasi da considerazioni diverse, quelle considerazioni che hanno indotto moltissimi ad indossare la divisa fascista.

Il padre fu podestà di Lecce dei Marsi — un borgo di 2000 anime — e poi ufficiale della milizia della Gil ad Avezzano. In quell'ambiente di sincera o convenzionale adesione al fascismo son cresciuti i figli, e non è meraviglia se li troviamo balilla, avanguardisti, iscritti al Guf, e non è meraviglia se il giovane Spallone abbia dato la sua attività a quel partito a cui s'è trovato automaticamente iscritto.

Più tardi, quand'è all'ultimo anno del liceo, o per l'influenza di insegnanti, pur essi iscritti per dovere di impiego e per necessità di vita al partito fascista, ma amanti di libertà, o per il fortuito contatto con operai di ben altre convinzioni, in lui — son sue parole — si determina un rivolgimento: feno-

meno che si può considerare rispondente alla realtà: siamo nel 1935-36, quando Spallone aveva 17 anni circa, età in cui l'uomo è ad un punto decisivo della sua vita.

Evidentemente certi caratteri non saprebbero resistere alla contraddizione e sentirebbero il bisogno di uscirne, ché una vita fra questi due termini in contrasto lascia adito alle forme postume di sospetto. Ma v'è un atto concordemente affermato da tutti i testimoni e di cui non si può metter in dubbio l'esattezza: il partito comunista autorizza questa duplicità di adesioni specialmente agli individui non sospettati; ed in certi casi ha consigliato alcuni suoi adepti a non rifiutare la loro iscrizione al fascio. Non spetta a noi giudicare questa decisione e fare apprezzamenti. E così passano parecchi anni, 1936-39, in cui lo Spallone, che amministra il N. U. F. di Avezzano e s'occupa principalmente di problemi culturali, mantiene e rafforza i suoi contatti con elementi comunisti.

Nel 1939 Spallone, con molti altri, è arrestato, processato e condannato a 17 anni.

Il 1943, dopo il 25 luglio, vede libero Spallone, la cui vita di poi non ci interessa, benché sappiamo che è stata spesa per l'idea che lo afferra nel 1936.

Concludendo, sembra alla maggioranza della Commissione di dover escludere dall'attività e dalla vita di Giulio Spallone, malgrado esteriori e superficiali apparenze, quello che volgarmente si chiama « doppio gioco » e per le seguenti ragioni:

1°) Spallone s'accosta ad uomini del comunismo ed all'idea comunista in giovanissima età, in quella età in cui il calcolo è sostituito dalla curiosità o, qualche volta, dal desiderio del rischio;

2°) prosegue nella sua attività, annuente e consigliante i capi dell'idea che ha successivamente accolta, in anni in cui il fascismo, anziché dar segni di stanchezza, pareva aver ripreso vigore dalla conquista dell'impero;

3°) quando forse era prevedibile un crollo e si poteva aprire la speranza ad un tramonto sia pur lento del fascismo, allora Spallone, già processato e condannato, ha con questo fatto segnata la sua strada.

Onorevole Presidente, se ella permette, il relatore qui finisce e comincia il deputato, il quale esprime un desiderio, un desiderio che crede troverà annuente tutti i colleghi, il desiderio che d'ora in poi ognuno di noi, quando sente in petto il bisogno di lanciare ai colleghi un'ingiuria od anche un'offesa, la fermi prontamente sulle labbra; così risparmierà a tanti colleghi la pena che abbiamo

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

durato in dodici mesi; e così si avvererà che risponda a piena realtà il detto: « linguaggio parlamentare », parole che finora hanno voluto significare piena aderenza e conformità al più sano galateo. Facciamo che questa antica definizione sia sempre attuale e ci troveremo tutti contenti. (*Vivi, generali applausi*).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Longhena di queste comunicazioni sulle conclusioni alle quali è pervenuta la Commissione costituita a norma dell'articolo 80-bis su richiesta del deputato Spallone.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, data la ristrettezza del tempo a nostra disposizione, dobbiamo stabilire se tenere seduta anche domani, sebbene sia domenica. Io proporrei di iniziare i lavori domani alle ore 9, per far sì che vi sia possibilmente un'unica seduta per quanto, prevedibilmente, lunga.

Pongo in votazione questa proposta. (*È approvata*).

Votazione segreta di disegni di legge.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 (667).

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 (616).

(*Segue la votazione*).

Avverto che le urne resteranno aperte e che si proseguirà frattanto nello svolgimento dell'ordine del giorno.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TOSATO

Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (682).

PRESIDENTE: L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 (682).

È iscritto a parlare l'onorevole Imperiale. Ne ha facoltà.

IMPERIALE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, allorché lo scorso anno, discutendo sul bilancio dei trasporti, io ne potevo in evidenza alcune lacune ed alcune deficienze, certo non speravo che tutti i nostri rilievi sarebbero stati accettati e una nuova politica intrapresa in questo importante ramo della pubblica amministrazione. Né speravo in una nuova politica nei confronti del personale ferroviario.

Conoscevo il ministro Corbellini come persona avente maggiori attitudini nella tecnica che nella dirigenza di circa 200 mila anime, per cui non potevo certo sperare che egli potesse essere il degno continuatore di quell'opera veramente umana intrapresa dai suoi predecessori e precisamente dagli onorevoli Cerabona, Lombardi e Ferrari.

Purtuttavia, una certa speranza alimentava il mio cuore. Oggi ciò non posso e non devo dissimulare. Sapevo che il ministro Corbellini, quando fu chiamato a far parte del Governo, era un ferroviere. Egli, andando al Governo, portava con sé ancora il profumo della rotaia, e forse sul suo viso si notava ancora qualche macchia del fumo della locomotiva. Ciò dico ad onore dello stesso ministro Corbellini. Era, insomma, in quella occasione, mio desiderio battere la strada maestra delle rivendicazioni dei ferrovieri, senza perdermi nei meandri di una discussione tecnica del bilancio. Era, in sostanza, il ferroviere che voleva parlare al suo vecchio compagno di lavoro, e gli voleva parlare il linguaggio semplice che è proprio dei lavoratori.

Tanto più io nutro la speranza che un'intesa potesse e dovesse esservi, in quanto non potevo dimenticare che il ministro Corbellini aveva fatto parte come me della stessa organizzazione sindacale e che, quindi, di quella organizzazione egli condivideva tutte le aspirazioni e tutte le rivendicazioni.

Ma, ahimé! Quale tremenda delusione ci ha voluto arrecare la realtà! Neanche quel poco che noi da quel ministro aspettavamo è stato concesso ai ferrovieri che, anzi, vieppiù i giorni passano, la situazione si va sempre più aggravando. Né, in coscienza, possiamo dire che siano migliorati i servizi. Chi voglia avere cognizione di come funzionino i servizi ferroviari in Italia non deve viaggiare sulla Roma-Milano e via dicendo, ma deve venire nell'Italia meridionale, perché è sempre quel lembo del nostro paese che costituisce il banco di prova per vedere ciò che un Governo fa e ciò che non fa.

Guai a chi volesse intraprendere un viaggio, poniamo, da Roma per la Basilicata! E

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

guai a intraprendere un viaggio da Lecce a Milano! E parlo di una delle arterie principali del nostro paese. Intraprendendo un viaggio da Lecce a Milano, fino a quando si tratta del cittadino che viaggia per diporto, la lettura di un paio di romanzi può colmare l'interminabile attesa del raggiungimento della mèta; ma, quando si tratta del povero cittadino che viaggia per i propri guai, prima di raggiungere la destinazione, occorre che gli venga una barba come quella di Mosè...

È vero che in questi ultimi tempi l'onorevole ministro ha istituito un rapido sulla Lecce-Milano, ma io vorrei domandare allo stesso Ministro: chi è oggi quel cittadino che può intraprendere un viaggio con quel mezzo, con le benemerienze che l'onorevole Ministro si è acquistato attraverso le tariffe ferroviarie?

Siamo dunque alle solite: si istituiscono dei rapidi, ma si dimentica di migliorare sensibilmente l'orario dei treni ordinari. È vero che per la Lecce-Milano, vi è la difficoltà del semplice binario: ma, anche questa, è una questione che bisogna una buona volta risolvere. Io non debbo ricordarle, onorevole ministro, che la Lecce-Milano unisce l'Italia meridionale all'Italia del nord e specialmente la Basilicata, le Puglie e l'Abruzzo con il settentrione.

Questo problema deve essere risolto, tanto più che ella sa che spesso il traffico su quella linea viene interrotto perché, particolarmente nella zona abruzzese, si verificano delle frane di cui una, purtroppo, si è prodotta proprio in questi ultimi tempi, cagionando una grave disgrazia. È ovvio, dunque, che bisogna al più presto istituire il doppio binario: ella, onorevole ministro, deve rendere questo servizio alle popolazioni meridionali, perché ciò significa renderlo a tutta l'Italia.

A proposito di come siamo serviti noi nell'Italia meridionale, che cosa ci è voluto, ad esempio, per togliere quella vergogna di una carrozza diretta per la Puglia che partiva il pomeriggio da Roma alle 17 circa e che doveva sostare ben tre ore ad Aversa! Noi meridionali abbiamo protestato mille volte, ma quella vergogna è durata anni.

Vi è un'altra questione: un rallentamento sulla Foggia-Bari, a causa del cattivo armamento su quella strada ferrata. A memoria di ferrovieri, nessuno ricorda un inconveniente del genere; oggi certe cose si possono verificare, perché il ministro è un tecnico dei trasporti. Io non so se in questi ultimi tempi quell'altra vergogna sia stata eliminata. Ep-

pure si tratta di un'altra delle principali arterie della nostra rete ferroviaria!

Aggiungo qualche altra cosa. Ultimamente, col nuovo orario, si è potuto ridurre il periodo di tempo occorrente, per un percorso in ferrovia da Taranto a Udine, di ben 8 ore. Ciò sta a dimostrare quello che v'è da fare ancora per l'Italia meridionale.

Non vorrei, poi, parlare del materiale rotabile che viene impiegato nell'Italia meridionale, tant'è la pena da cui sono preso talvolta. Veda, onorevole ministro, ho qui con me una copia del *Travaso*. Quel giornale le ha fatto una campagna per la questione del materiale rotabile impiegato nell'Italia meridionale. In questo numero si parla di un colloquio fra due ferrovieri addetti ad un passaggio a livello. L'uno dice all'altro: « Chiudi la sbarra ché sta arrivando il treno », l'altro gli risponde: « Senti il rumore? » e il primo replica: « No, il cattivo odore ». Io non condivido la trivialità contenuta in quel dialogo, ma in quella trivialità è un rimprovero; quel rimprovero è diretto a lei, onorevole ministro, che per l'Italia meridionale non sta facendo nulla. D'altra parte le voglio anche dire che noi meridionali facciamo uso dell'acqua e del sapone.

A me personalmente è occorso di viaggiare sulla linea che va a Bari e ho potuto constatare che in una carrozza di seconda classe entrava la pioggia. Del resto, la stessa cosa si è verificata poco tempo dopo in una carrozza di prima classe diretta da Roma alle Puglie, e molti deputati potranno confermare la mia osservazione. In quella vettura vi è stato un cittadino che ha voluto aprire l'ombrello. Veramente avrebbe potuto farne a meno in quanto l'acqua non l'avrebbe neanche lambito. Ma, anche in questo fatto, io ho visto una irrisione, una caricatura, e quella caricatura era diretta a lei, onorevole ministro.

Io so che a ciò che sto dicendo ella risponderà presentandomi una statistica di tutti i lavori che ha fatto e che si stanno facendo per la riparazione delle carrozze. Ciò non toglie che la realtà è quella che è.

Lo scorso anno, quando le feci presente questa incresciosa situazione e soprattutto quando la stessa questione fece presente l'onorevole Capacchione in un ordine del giorno che presentò alla Camera, ella rispose testualmente: « Il fatto di sostituire una carrozza in Calabria dipende dalla circostanza che nell'Italia meridionale, ancora oggi, in quelle officine private, si stanno appena riprendendo i lavori e, quindi, occorrerà mandare

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

i veicoli avariati presso le officine lombarde e piemontesi ».

Onorevoli colleghi, è purtroppo vero che noi di officine ne abbiamo poche e anche quelle poche che abbiamo vivono di ossigeno; ma sostenere che il cattivo stato del materiale che circola nell'Italia meridionale dipende dal fatto che non abbiamo officine, è una esagerazione che voglio addebitare al ministro. Una ragione simile io non la direi neanche al mio portinaio, perché non vi crederebbe! Ella, tecnico dell'amministrazione ferroviaria, sa che, se volesse, in 48 ore potrebbe sostituire tutte le carrozze dell'Italia meridionale con quelle dell'Italia settentrionale.

Io personalmente sono venuto a protestare alla direzione generale del suo Ministero perché vi erano delle carrozze che, appena uscivano riparate dalle officine di Foggia, messe in circolazione, nell'Italia meridionale non ritornavano più.

Ed anche per questo, per lunghissimo tempo, nessun provvedimento fu mai adottato. Onorevole ministro, io non so se ella sappia che alla direzione generale ella è chiamata il « ministro volante ». La chiamano così perché dicono che ella si muove continuamente: usa l'automobile, la motocicletta, magari l'aeroplano per portarsi ove occorre la sua presenza, per visitare i lavori ferroviari. Nonostante ciò, io le vorrei domandare quante volte ella è stata nell'Italia meridionale.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Vi sono stato una volta anche col ministro Segni.

IMPERIALE. Onorevole ministro, non mi citi quell'unica volta; sono due anni che ella è a quel posto. Io personalmente l'ho invitata a venire a Foggia, appunto per vedere quella grande officina alla quale ella annette tanta importanza da pensare che con essa si possa rinnovare il materiale rotabile, ed ella a Foggia non è mai voluta venire; e così non va mai in altri centri dell'Italia meridionale.

Giacché mi trovo a parlare della officina di Foggia, è necessario che io spenda qualche parola per essa. Non voglio fare della politica paesana, ma dal momento che ella annette tanta importanza, come ho detto, a quella officina, mi permetto dirle che io penso che noi avremo la fortuna di vedere quella officina in condizioni di efficienza, soltanto se il Padreterno ci farà campare come Noè; altrimenti io e lei, signor ministro, quella officina non la vedremo.

Inoltre, le vorrei domandare: di quanti capannoni consta, di solito, una officina? Se non erro di almeno sette o otto capannoni. Ebbene, nell'officina di Foggia, da due anni, si sta lavorando a un solo capannone. Le dirò anche di più: il suolo sul quale dovrebbe sorgere quella famosa officina, è stato dato in affitto a degli agricoltori i quali, per fortuna, vi hanno seminato. Meglio così! Avremo un po' di grano ed avremo aiutato anche a risolvere sia pure parzialmente, il problema della manodopera disoccupata.

Ma è evidente che, in questa condizione, non vedremo mai sorgere la nostra officina e, di conseguenza, non vedremo mai risolto il problema del materiale rotabile dell'Italia meridionale.

Ancora, le vorrei domandare: quanto può costare una officina? Io penso che, per la costruzione di una grande officina, occorran alcuni miliardi. Ebbene, in due anni, ella ha stanziato soltanto 74 o 75 milioni. A una mia richiesta, ella rispose che avrebbe fatto un altro stanziamento che, però, non è stato fatto; in ogni modo, ella diceva che lo stanziamento sarebbe stato da 70 a 100 milioni. Onorevole ministro, non è con le assegnazioni fatte col contagocce che si risolve il problema del materiale rotabile dell'Italia meridionale. Occorre che ella si decida a risolvere questi problemi, altrimenti le condizioni ferroviarie dell'Italia meridionale non miglioreranno mai.

E continuiamo: le rivolsi tempo fa una interrogazione con la quale chiedevo di costruire un magazzino approvvigionamenti nell'Italia meridionale; glielo chiedevo per Foggia, perché a Foggia doveva, appunto, sorgere la famosa grande officina.

Onorevole ministro, noi, nell'Italia meridionale, non abbiamo più magazzini approvvigionamenti delle ferrovie: quello di Foggia fu raso al suolo, quello di Messina altrettanto, uguale sorte subì quello di Palermo. Unico magazzino, che sia stato salvato parzialmente, è quello di Napoli. Ora, come ella può risolvere il problema del materiale rotabile dell'Italia meridionale, se non costruisce anche i magazzini approvvigionamenti? Essi esistono soltanto nell'Italia del nord, noi non ne abbiamo più.

E, in particolare, come può ella pensare di costruire una grande officina a Foggia, senza il sussidio di un grande magazzino approvvigionamenti?

A parte queste critiche generali, vengo ora a esaminare l'opera sua nei riflessi, soprattutto, del personale ferroviario. Discutendo

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

lo scorso anno il bilancio del suo dicastero, tutti avemmo una parola di elogio per il ferroviere: ne elogiammo l'opera politica di ieri, quando il ferroviere, quasi da solo, seppe opporre la massima resistenza al fascismo che andava dilagando in Italia; e avemmo anche una parola di elogio per l'opera ricostruttiva del ferroviere, quando i ferrovieri, senza distinzione alcuna di grado o di categoria, tutti si posero all'opera della ricostruzione ferroviaria.

Mi piace a tal proposito citare le parole che in quella occasione pronunciò l'onorevole Lombardi, già nostro ministro dei trasporti. E cito le parole dell'onorevole Lombardi, perché nessuno fu, quanto lui, accanto ai ferrovieri durante il periodo turbinoso della resistenza nel nostro paese.

Egli disse: «Altra osservazione che vorrei fare è quella che si riferisce al personale. Io credo che non sia opera demagogica, credo che non sia ricerca di facile popolarità ripetere qui le benemeritenze che la classe dei ferrovieri ha acquistato nel paese. Veramente, se v'è un campo nel quale possiamo essere tutti — come cittadini italiani — profondamente grati, grati collettivamente, come collettività nazionale, a una categoria di cittadini, questa categoria è proprio quella dei ferrovieri, i quali, in condizioni difficili, dopo e prima della liberazione, hanno dato un altissimo esempio. Perché non dobbiamo dimenticare l'apporto dato alla resistenza dai ferrovieri, l'apporto dato dopo il settembre 1943 e prima del settembre 1943 per l'intelligente sabotaggio di guerra dei mezzi ferroviari, intelligente, cioè diretto a impedire o a turbare le comunicazioni del nemico senza compromettere l'efficienza recuperabile dei mezzi ferroviari. È un capolavoro di intelligenza, di abilità e di tecnica, e il ministro me ne darà atto, quando si pensi a quel piccolo taglio dei tubi « Westinghouse », una questione di cui mi interessai direttamente e so che rischio costò ai ferrovieri!»

E continua, elogiando l'opera dei ferrovieri.

Ella stessa, onorevole ministro, in quella occasione ebbe a dire: «Prima di accennarvi ai programmi che abbiamo studiato per il futuro, desidero ringraziare gli onorevoli deputati che si sono espressi in modo così lusinghiero per tutti i ferrovieri. Io non posso che associarmi a loro e dichiarare da questo mio posto di responsabilità il compiacimento del Governo per tutti i tecnici ferroviari, dall'ultimo gregario al loro direttore generale, che hanno con tanta

fede, intelligenza e scienza superato le difficoltà incontrate nell'opera che ormai si delinea nella sua armonica concretezza».

Sono parole sue, onorevole ministro! E tanto le sue parole, quanto quelle dell'onorevole Lombardi, vennero accolte dagli applausi dell'Assemblea.

Ma, onorevoli colleghi, se l'elogio ci procura certamente piacere, perché tocca la nostra sensibilità, la nostra suscettibilità morale, il misconoscimento dei diritti alla vita ci pone su un piano di lotta che dobbiamo cercare di impedire, quando ci riesce possibile. Noi non possiamo fare di quest'aula una accademia di scienze morali; noi dobbiamo vedere qui gli uomini coi loro bisogni, dobbiamo vedere l'uomo nella sua concretezza.

Ora, che cosa ha fatto il ministro per migliorare le condizioni economiche dei ferrovieri? E che le condizioni dei ferrovieri non siano floride lo riconobbe egli stesso, poiché in quella occasione ebbe a dire: «Nessuno più di me, che ha vissuto per parecchi lustri, durante gli studi sperimentali dei nuovi tipi di materiale rotabile ferroviario, la stessa vita del personale viaggiante e conosce i dormitori e le mense, i disagi e la passione del personale ferroviario, può essere compreso della necessità dell'adeguamento delle retribuzioni effettive, e spesso non remunerative, quali sono quelle del nostro personale ferroviario». Sono parole sue, onorevole ministro, ed ella aggiunse ancora: «Orbene, da qualche settimana ho avuto il consenso da parte del Governo (e queste parole ella le pronunciava il 23 settembre 1948), del ministro del tesoro, del presidente del Consiglio, di studiare una modifica, un miglioramento di tali premi, intesi a eliminare gli sprechi, a migliorare i servizi, a interessare il personale alle economie e alla buona utilizzazione. Questi premi sono già stati elaborati d'accordo con i rappresentanti del personale interessato, e ne faremo oggetto d'una apposita disposizione legislativa che fra breve avrò l'onore di presentare al Parlamento».

Onorevole ministro, quanto da lei promesso è stato presentato con sette mesi di ritardo: ella ha presentato il progetto alla Camera il 17 aprile, mentre le sue promesse erano del 23 settembre. Ella allora disse: «ho pronte le tabelle».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma sono stati dati anche gli arretrati!

IMPERIALE. Le tabelle erano state concordate col personale ferroviario, e precisamente tra il sindacato ferrovieri e l'onorevole Mattarella, personalmente. Aggiungo che quel-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

le nuove competenze accessorie erano già state concretate fin dal mese di giugno dell'anno scorso. A un certo momento ella ha ridotto quelle competenze accessorie nonostante esse comportassero per l'amministrazione ferroviaria un utile di 14 miliardi, che sarebbe derivato da una maggior razionalizzazione dei servizi e da una migliore utilizzazione del personale, di fronte a un onere, da pagare al personale, di 8 miliardi. Senonché, in un secondo momento, è stato presentato al Parlamento un progetto contenente nuove competenze accessorie, che importavano un onere per l'amministrazione ferroviaria di 4 miliardi, con una diminuzione, cioè, del 50 per cento rispetto a quelle concordate col sindacato ferrovieri, mentre ella si riservava sempre un utile di 15 miliardi. Questa è la verità, che ella non può negare.

Che cosa era successo in quel periodo? Ella era stata presa dalla fregola del pareggio del bilancio, ed era venuta meno ai suoi impegni. Onorevoli colleghi, così stando le cose, il ministro non si deve meravigliare dell'opposizione che va facendo all'opera sua il sindacato ferrovieri; nè si deve meravigliare dell'atteggiamento dei ferrovieri nei suoi riguardi. Quei lavoratori sapevano già delle nuove competenze accessorie ed i nuovi divisamenti del ministro non potevano ad essi procurare certamente piacere. Ora, è inutile dire che il sindacato ferrovieri si mette contro il ministro perché è di ispirazione comunista.

Onorevole ministro, questo paracadute ormai non serve più. L'uso e l'abuso lo hanno reso inservibile. La verità è che quando si promette e si viene meno alle promesse, succede sempre quello che sta succedendo adesso a lei: incomprensione fra il personale ferroviario e lei. Questa è la verità. Oggi, onorevole ministro, l'unica cosa che la sta preoccupando è il pareggio del bilancio. Come vuole raggiungere questo pareggio? Ella vuole raggiungere il pareggio mediante queste tre strade, che ritengo una più irrazionale dell'altra: riduzione di personale, aumento di tariffe e misconoscimento dei diritti della vita del ferroviere, oltre all'abolizione di altre piccole agevolazioni di cui già godeva il personale ferroviario.

Ora, per quanto riguarda la riduzione del personale, io rimango stupefatto della maniera con la quale ella in Senato e altrove va parlando di questo problema.

Rimango stupefatto perché un uomo di Governo dimentica che in Italia vi sono 2 milioni di disoccupati e parla con tanta leggerezza di diminuire ancora il personale.

Ora vorrei ricordare a lei che questi due milioni di disoccupati generalmente sono giovani che sono venuti dalla guerra, hanno servito il paese, per sette, otto, dieci anni. Vi sono dei laureati, vi sono molti diplomati i quali non riescono a trovare ancora la loro strada. Sono figlioli nostri: noi ci dobbiamo preoccupare quindi della situazione di questi giovani.

Vede, io non le propongo di assumere personale ove non ve ne fosse bisogno. Io le posso dimostrare che il bisogno c'è. Ella oggi, per esempio, sta praticando la politica dell'appalto dei servizi. Per quale ragione l'amministrazione ferroviaria deve privarsi di certi suoi servizi per darli a degli appaltatori? Noi questa ragione, onorevole ministro, non la vediamo assolutamente, o la vediamo soltanto in funzione di prebende che si vogliono accordare ad alcune sanguisughe dello Stato. Altre ragioni non ne vediamo. Non comprendiamo perché l'amministrazione si debba privare di servizi per darli agli appaltatori.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Si metta d'accordo con l'onorevole Di Vittorio, che dice il contrario!

IMPERIALE. Ella cerca di prendermi in fallo. L'onorevole Di Vittorio dice un'altra cosa, come ella sa; egli vuole che il personale non sia sfruttato dall'appaltatore privato ma che venga assorbito dall'amministrazione ferroviaria. Questo dice l'onorevole Di Vittorio.

Ma io voglio prevenire qualche sua eventuale obiezione. Ella potrà anche dirmi che un manovale di una ditta privata viene a costare meno di un manovale dell'amministrazione ferroviaria. Non è così, invece. Io mi sono preso la briga di vedere quanto percepisce esattamente un manovale di una ditta privata, ed ho potuto constatare (senza tener calcolo degli ultimi aumenti, perché non ho potuto prendere visione di essi in quanto mi hanno detto che non si era bene informati in proposito) che un manovale di una ditta privata oggi viene a percepire dall'amministrazione ferroviaria 1.377 lire al giorno. Se io calcolo 25-26 giorni lavorativi al mese, un manovale di una ditta privata viene a percepire dall'amministrazione ferroviaria, circa 36.000 lire al mese. Onorevole ministro, io sfido lei a dirmi se, in media, un manovale agente ferroviario percepisca tale somma al mese. Con questa differenza: che di un manovale di una ditta privata, noi non conosciamo nemmeno il nome. Perché? Perché la ditta non ha altra funzione che quella di fornire questi uomini all'amministrazione ferroviaria;

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

laddove di un manovale dell'amministrazione ferroviaria conosciamo paternità, maternità, titoli di studio, ecc., e conosciamo anche la sua condotta in servizio e fuori servizio. Inoltre questi agenti li possiamo sfruttare anche in mille altre mansioni: cosa che non si può fare col manovale di una ditta privata.

Ed allora, onorevole ministro, anziché parlare di riduzione del personale, perché non cerchiamo di eliminare questa vergogna? Perché, insomma, bisogna mantenere ancora all'ingrassamento queste sanguisughe dello Stato? Ella sa che questi signori pappano milioni e milioni senza alcuna responsabilità. Essi non hanno altra funzione che quella di fornire uomini all'amministrazione ferroviaria, mentre il controllo tecnico è effettuato dalla stessa amministrazione ferroviaria, attraverso i suoi agenti. Ed allora, onorevole ministro, perché non dobbiamo cercare di impedire con una saggia politica, questo ignobile sfruttamento del lavoro altrui?

Ma a proposito di riduzione del personale, vorrei aggiungere qualche altra cosa. Ella, oggi, ad esempio, ad alcune categorie di movimentisti e ad alcuni dipendenti di sottostazioni elettriche, sta facendo osservare l'orario di 56 ore settimanali di lavoro. Ella, cioè, costringe queste categorie di agenti a lavorare dal 1° gennaio al 31 dicembre ininterrottamente 8 ore al giorno, senza mai alcun riposo. Quando questo personale vuol prendere una giornata di riposo, quel riposo lo deve pagare con altre prestazioni.

Onorevole ministro, io credo che fra i popoli civili non vi siano più categorie di lavoratori a cui s'impongano turni di lavoro del genere. Lei questi turni dai ferrovieri li esige, li pretende. Perfino i nostri agrari del Mezzogiorno, che sono indubbiamente i più retriivi sulla faccia della terra, hanno dovuto accettare e rispettare il criterio delle otto ore di lavoro; una grande amministrazione come quella ferroviaria, invece, non riesce ancora a convincersi che le otto ore di lavoro sono una grande conquista della civiltà, e che pertanto quella conquista va rispettata come legge di progresso.

Quando il sindacato ferrovieri si rivolse a lei per prospettare la questione del rispetto delle otto ore di lavoro ella disse: «Io, per coprire certi turni avrei bisogno ancora di 20 mila agenti». Onorevole ministro, siano 20 mila, siano 18 mila, siano 22 mila, siano 30 mila: comunque, le otto ore di lavoro, deve rispettarle.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Di lavoro! Non di presenza. Una cosa sono le

otto ore di lavoro, altra cosa le otto ore di presenza.

IMPERIALE. Che cos'è questa distinzione? Non concepisco questa bizantina distinzione che ella fa tra presenza e lavoro. Quando l'agente è in servizio è al lavoro. La sua produttività dipende dall'impiego che di esso si fa; ma il periodo a disposizione dell'amministrazione dev'essere considerato periodo di lavoro e non di trastullo. Il trastullo si prende nei bar, e non nei locali dell'amministrazione ferroviaria.

Ma a proposito delle otto ore di lavoro, devo aggiungere ancora qualche altra cosa. Al Senato, rispondendo ad una interruzione del senatore Massini, che la richiamava al rispetto di quella conquista, ella faceva presente che i macchinisti compiono una media di servizio inferiore alle tre ore e mezzo di effettivo lavoro al giorno. A parte, onorevole ministro, che in quell'occasione ella ha voluto prendere la parte per il tutto, ha voluto cioè citare una sola categoria di personale dimenticando tutte le altre, e senza dire che cosa intende fare per il rispetto delle otto ore di lavoro, ha voluto mettere in risalto quello che potrebbe essere, ma che non è, il lato debole del problema; a parte tutto questo, resta l'altra questione. Veramente, il personale di macchina esegue tre ore e mezza di effettivo lavoro al giorno? Se ella, calcolando questa media di lavoro, ha escluso il tempo impiegato nel servizio di riserva, il ritardo dei treni, il periodo di tempo a disposizione del movimento, gli accessori e via dicendo, ella a quel personale non ha reso un buon servizio. Ella che ha consumato la sua vita nel servizio della trazione ha esposto quel personale a facile incomprensione da parte del paese. Ed io vorrei che ella dicesse qualche cosa a tale proposito in maniera da smentire quella sua ingiusta affermazione. È questo un dovere che lei deve compiere verso una benemerita categoria di lavoratori.

Per quanto riguarda l'aumento delle tariffe, le dirò francamente, che prima di avventurarmi in una critica al sistema da lei, onorevole ministro, seguito, mi sono chiesto quali ragioni abbiano indotto tutti gli Stati del mondo, ad eccezione dell'Inghilterra e degli Stati Uniti dove l'economia è molto sviluppata, ad intervenire direttamente o indirettamente, in maggiore o in minore misura nell'esercizio delle ferrovie.

Oggi potrei fare bella mostra di erudizione, mostrando come tutti gli economisti del mondo siano d'accordo nel ritenere che soltanto lo Stato può fare una politica ferro-

viaria confacente allo sviluppo ed al progresso dell'economia nazionale, laddove i privati seguirebbero prevalentemente il criterio dei propri interessi, tendenti ad un maggior guadagno.

Ella, onorevole ministro, aumentando le tariffe, mi pare si sia notevolmente allontanato dal criterio della funzione sociale delle ferrovie, per correre dietro al miraggio dell'utilità, e, nel caso in esame, al criterio del pareggio a qualunque costo. Nelle angustie in cui oggi vive la nostra economia, era possibile procedere all'adeguamento delle tariffe al costo reale della vita senza recare un nuovo tremendo colpo a quella ripresa economico-sociale che noi tutti auspichiamo?

Ecco come, secondo noi, va considerato il problema dell'aumento delle tariffe. Ella correndo dietro alla chimera del pareggio, quel problema l'ha perduto di vista ed è caduto in un grave, gravissimo errore. Oggi l'economia del paese non permetteva alcun aumento di tariffe, per non peggiorare quel famoso circolo vizioso nel quale da tempo vanamente ci stiamo aggirando e che rende assolutamente sterile ogni aspirazione alla nostra ripresa economica.

Io avrei desiderato presentare alla Camera una lunga statistica di quanto è venuto ad incidere l'aumento delle tariffe ferroviarie sul costo delle merci, e quindi sul costo della vita; poi mi sono sentito dispensato da una tale documentazione, tanto l'ho ritenuta ovvia. Una cosa però che merita il massimo rilievo è che le sue ottimistiche previsioni di una entrata di 51 miliardi circa in dipendenza dell'aumento delle tariffe stanno andando alla deriva. La riprova di ciò la troviamo nel fatto che ella, a distanza di solo qualche mese, ha sentito la necessità di nuovi inasprimenti delle tariffe. Che cosa significa ciò? L'onorevole ministro ha fatto un primo aumento a marzo, un altro a giugno.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*.
E basta, per ora.

IMPERIALE. Eh già, siccome ha visto che in un primo tempo le entrate non erano quelle che si aspettava dagli aumenti, ha ancora inasprito le tariffe. Perché non ha praticato in una sola volta gli aumenti?

Una cosa è evidente ed è che l'economia del paese ha risentito del grave colpo, che ella le ha inferto, e quel gettito, che ella sperava in questi mesi di gestione, non lo ha ottenuto. Forse l'Anno Santo potrà santificare anche il suo bilancio. Ma oggi le cose vanno molto male.

Con l'aumento delle tariffe, quanti carri ha giornalmente in giacenza?

Discutendo l'attuale bilancio al Senato, ella ci ha fatto sapere che, rispetto al 1938-1939, il numero dei viaggiatori-chilometro, è aumentato nell'esercizio 1948-49, di circa il 90 per cento e che, per quanto riguarda il trasporto merci, siamo quasi al livello dell'anteguerra.

Dunque, mentre nel campo del trasporto viaggiatori, rispetto all'esercizio 1938-39, abbiamo raddoppiato il numero dei viaggiatori-chilometro, in quello delle merci non siamo riusciti ancora a raggiungere la percentuale dell'anteguerra.

Ebbene, onorevole ministro, si sa che l'aumento dei viaggiatori-chilometro presuppone sempre un maggiore sviluppo economico del paese; l'aumento dei viaggiatori-chilometro dovrebbe di conseguenza portare anche un relativo aumento del trasporto delle merci. Perché, insomma, il traffico ferroviario possa dirsi normale, occorre che esista un certo parallelismo fra trasporto merci e trasporto viaggiatori.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*.
Dove? Per il treno diretto a Parigi, per esempio?

IMPERIALE. Non mi pare molto ingegnosa questa interruzione. Glielo dirò subito perché non esiste questo parallelismo: perché ella, con le sue tariffe, si fa combattere dall'automobile. Oggi in materia di trasporti in Italia vi sono un certo sviluppo da un lato e una certa atrofia dall'altro; sviluppo nei viaggiatori-chilometro, ed atrofia nel trasporto delle merci. La risposta a questo stato anormale di cose mi pare sia intuitiva: ce la danno le sue tariffe, compilate con criteri prevalentemente speculativi e niente affatto politici e quindi lei ha finito col far riversare il traffico delle merci su mezzi da trasporto, cui non dovrebbe spettare un tale servizio.

Ella, insomma, in materia di trasporto merci ha talmente gravato la mano sulle tariffe, che è riuscito a fare battere la locomotiva dall'automobile. Ed è facile arguire che, se l'industria automobilistica avesse potuto avere maggiore sviluppo in Italia, con le tariffe ferroviarie in vigore, saremmo stati battuti anche nel campo del trasporto dei viaggiatori.

Del resto, anche con l'aumento dei viaggiatori-chilometro, da lei indicato, posso rivolgerle a buon diritto questa domanda: quanti viaggiatori oggi sono strappati al traffico ferroviario su percorsi, che dovrebbero competere esclusivamente alle ferrovie? Se

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

fossero praticate tariffe più rispondenti alle esigenze del momento ed in concorrenza ad altri mezzi di trasporto tutto ciò non succederebbe.

Da quanto siamo andati dicendo ci è lecito dedurre che la sua politica ha finalità ben definite: si vuole, nel campo dei trasporti, rialzare le sorti dell'industria privata a tutto svantaggio di quella nazionalizzata; e si cerca di raggiungere questo scopo per vie traverse, perché nessuno sensatamente può negare i vantaggi che già da tanti anni ha recato al paese la nazionalizzazione dei mezzi di trasporto.

Ella, onorevole ministro, al Senato, rispondendo ai vari oratori e particolarmente all'onorevole Ferrari, ha voluto negare che vi sia una certa contrazione del traffico; anzi, per quanto riguarda la considerevole giacenza dei carri, ha voluto mettere in relazione questa con le variazioni stagionali del traffico delle merci. Stabilendo questa relazione ella ha perfettamente ragione, come ha ragione quando afferma che bisogna avere sempre un certo numero di carri a disposizione per le dette variazioni stagionali.

Ma il problema non è questo; il problema è che, malgrado la buona stagione per il trasporto delle merci come i mesi in corso, i carri non solo continuano a giacere, ma si è anche costretti a sopprimere i treni merci ordinari, mentre nel passato, durante questi mesi, per il trasporto dei prodotti cerealicoli e vinicoli, si effettuavano molti treni straordinari.

Ella, quindi, onorevole ministro, può essere ottimista finché vuole e può continuare ad affermare — come va facendo — sulla stampa ed in Parlamento che non vi è contrazione di traffico, ma le cose stanno assai diversamente da come le vede lei. Io in materia non ho dati ufficiali, ma ho un dato indiscutibile: le risultanze del « 303 » presso i depositi locomotive. Mi sono preso spesso la briga di esaminare quel prezioso documento presso importantissimi depositi della nostra rete ferroviaria, e la risultanza è sempre la stessa: qualche raro treno straordinario; soppressione di treni merci ordinari. Ho parlato delle risultanze del « 303 » presso i depositi locomotive. Il ministro ne sa qualche cosa.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non tutti i deputati sanno cosa è il « 303 »; lo dica.

IMPERIALE. Lo spiegheremo poi anche ai colleghi. È vero che esistono variazioni stagionali nel trasporto delle merci, ma oggi esiste una crisi in tale trasporto,

crisi che è senz'altro dovuta alle esagerate tariffe che ella, senza controllo del Parlamento, ha voluto regalare al nostro paese!

Dicevo poco fa: ella, onorevole ministro, nega che vi sia una certa contrazione del traffico. Ebbene, mi piace sottoporre alla sua attenzione ciò che scrive la camera di commercio di Foggia, a proposito dei trasporti: « Il nuovo inasprimento delle tariffe ferroviarie andato in vigore il 25 giugno ha avuto come immediata ripercussione una sensibile contrazione nel traffico dei viaggiatori e delle merci che, pur non essendo ancora valutabile qualitativamente in cifre, per il breve lasso di tempo intercorso fra la decorrenza delle nuove tariffe ed il termine del mese, è tuttavia risultata evidentissima », ecc. Onorevole ministro, il presidente della camera di commercio di Foggia è un deputato democristiano, per cui non si può pensare che queste cose siano state scritte da noi!

Ma anche il relatore, onorevole Angelini, in un suo discorso che ho avuto il piacere di leggere, tenuto a Napoli il 5 o il 6 settembre, in occasione di un congresso degli autotrasportatori, ebbe testualmente a dire: « Attualmente si trasporta su strada in Italia il 65 per cento del volume delle merci ». Sono parole sue, onorevole Angelini. Ella poi aggiungeva, con molta soddisfazione: « Vedete quale progresso »! Sissignori, è vero che per gli autotrasportatori ciò costituisce un vero progresso, perché nel campo dei trasporti delle merci si è veramente battuto un *record*. Ma, se vi è progresso da una parte, purtroppo vi è regresso dall'altra. Voi, relatore e ministro, dovete mettervi d'accordo dov'è che esiste il regresso. Ma a me pare d'aver dimostrato che il regresso è proprio da parte del traffico ferroviario.

ANGELINI, *Relatore*. Vi sono anche delle ragioni quasi insopprimibili.

IMPERIALE. Non vedo quali siano queste ragioni insopprimibili, onorevole Angelini! (*Commenti al centro*). La verità è che ella ha affermato che il 65 per cento del volume delle merci, viene oggi, in Italia, trasportato su strada.

Voglio mettere in rilievo un'altra cosa alla quale ella non ha badato. Se avesse approfondito il suo esame, si sarebbe accorto che il 35 per cento delle merci trasportate dall'amministrazione ferroviaria è costituito da merci povere. Si tratta di merci che dal punto di vista economico non rendono nulla. Le merci ricche, invece, sono trasportate e viaggiano con gli autotrasporti. Questa è la conseguenza della sua politica, onorevole ministro.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

ANGELINI, *Relatore*. Le merci sono prese e rese a domicilio anche a cura delle ferrovie dello Stato.

IMPERIALE. Io vorrei ricordarle qualche cosa a proposito delle tariffe ferroviarie, onorevole ministro. Noi in Parlamento abbiamo approvato il 21 dicembre 1948 quest'ordine del giorno: «La Camera - dico 21 dicembre 1948 - impegna il Governo a presentare entro il 31 marzo prossimo venturo un progetto di legge che determini effettivamente le norme generali per la formazione e attuazione delle tariffe ferroviarie». Onorevole ministro, quando intende ella rispettare quel deliberato della Camera?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ho già presentato questo disegno di legge!

IMPERIALE. Lo doveva presentare entro il 31 marzo, ed ella invece dopo quella data ha praticato un altro aumento alle tariffe, e lo ha fatto senza il consenso del Parlamento! Sebbene avrei tanto da dire sull'inasprimento dei biglietti che riguardano particolarmente le categorie degli studenti, non voglio dire nulla, perché non so quale apprezzamento dovrei fare di lei e dell'opera sua. Le dirò soltanto che poeta si nasce non si diventa!

Se ella non si è sentita di andare incontro agli studenti e agli operai, è questa una forma di morbosità, che noi abbiamo il dovere di combattere, ma che non possiamo modificare. Non possiamo iniettarli certi sentimenti verso i lavoratori quando questi sentimenti non si nutrono. Quella sensibilità però che le è mancata verso i lavoratori e gli studenti, l'ha sentita verso i viaggiatori dell'Anno Santo. In occasione della fiera di Milano, della fiera di Bari e di altre fiere, ella ha concesso, sui biglietti di viaggio, soltanto il trenta per cento; per i viaggiatori dell'Anno Santo, ella concede un minimo di 40 fino ad un massimo del 70 per cento. Queste facilitazioni i viaggiatori non se le sono mai sognate! Non basta! Facilitazioni a quei viaggiatori ella accorda anche per viaggi circolari.

Tutto ciò sta a dimostrare come anche la più grande industria nazionalizzata si vada piegando a strumento politico nelle mani di un ministro democristiano. (*Intervuzioni al centro*).

Una voce a destra. Che c'entra la politica?

IMPERIALE. C'entra, perché in occasione di importanti fiere è stato concesso soltanto il 30 per cento; per manifestazioni che più vi interessano - e la chiesa vi interessa! - fate scorazzare per l'Italia quasi gratuitamente i vostri elettori.

Una voce all'estrema sinistra. Perché il ministro non ha concesso le facilitazioni ferroviarie in occasione delle alluvioni?

GEUNA. Comunque è un fatto economico, non politico!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, lascino parlare l'oratore. Prosegua, onorevole Imperiale.

IMPERIALE. Ed infine, soffermandomi sul terzo elemento, cioè sull'affamamento del ferroviere, sul quale ella tanto fonda per portare al pareggio il suo bilancio, le dirò che con la sua politica, onorevole ministro, ella sta mantenendo aperta una porta che condurrà inevitabilmente ad una lotta, su cui è inutile profetizzare chi sarà il vinto e chi il vincitore, ma che farà certamente inghiottire a lei bocconi amari e procurerà al paese nuovi incresciosi perturbamenti. I sintomi di questa lotta si sono già avuti all'elezione del consiglio di amministrazione; lotta dalla quale ella è uscita con le ossa rotte.

Comunque, le voglio ricordare che il ferroviere, che seppe non piegarsi ieri al fascismo, oggi sta dimostrando di non piegarsi nemmeno alla sua politica. Se ella, onorevole ministro desidera un atto di pacificazione col ferroviere, cominci col rivedere le competenze accessorie, perché esse sono assolutamente inadeguate. Con la rivalutazione delle competenze accessorie ella deve rivedere anche la questione della costruzione delle case economiche per ferrovieri. Io al riguardo lo scorso anno le rivolsi una domanda alla quale ella non rispose; girò attorno a quella domanda, ma una risposta non me la dette. Io le chiedevo: premesso che nel 1946 il suo predecessore, onorevole Ferrari, programmò la costruzione di un certo numero di vani per i ferrovieri, e che per la realizzazione del suddetto programma richiese al tesoro uno stanziamento di nove miliardi - questo nel 1946 - è possibile che oggi, con quella stessa somma, si possa portare a compimento un programma progettato fin dal 1946?

Ella mi rispose (e questo l'ho rilevato dallo stesso testo stenografico della seduta): «Le case di cui agli stanziamenti nel bilancio non sono le sole che l'amministrazione costruisce, ma vengono anche costruite stazioni ed altri edifici, con annessi alloggi» ecc..

Onorevole ministro, io le avevo domandato una cosa e lei mi ha risposto con un'altra!

A parte che gli alloggi di cui ella ci ha voluto parlare dovevano essere costruiti indipendentemente dal programma del 1946, perché le stazioni ed i depositi distrutti dai bombardamenti ella doveva ricostruirli ugual-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

mente; a parte che gli alloggi annessi a detti impianti non sono poi di numero così rilevante, resta la constatazione che quel programma del 1946 continuerà a fare bella mostra di sé sulla carta, ma una attuazione concreta non potrà averla. Lo impediscono il costo della manodopera ed il prezzo dei materiali, che dal 1946 hanno subito degli aumenti.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono stati costruiti 24.000 vani in aumento.

IMPERIALE. Ella per il compimento di quell'opera avrebbe dovuto chiedere il doppio della somma già richiesta dal ministro Ferrarini; ma questo lei non lo ha fatto. Ora, i ferrovieri non le possono essere grati per questa politica che non so come chiamare, se di trascuratezza o di lesina.

Anche a proposito della mia richiesta per le cooperative sorte fra i ferrovieri, ella non rispose. Io le chiedevo perché a quelle stremate cooperative non si cedevano gratuitamente dei terreni di proprietà dell'amministrazione ferroviaria? Ella mi rispose che il ministro dei lavori pubblici aveva concesso a quelle cooperative 300 milioni. Sta bene. Io vorrei aggiungere che quei 300 milioni sono un po' pochini, perché il ministro dei lavori pubblici avrebbe dovuto fare uno sforzo maggiore; comunque, bisogna ringraziarlo per quello che ha fatto.

Ma insoluta rimane sempre la questione dei terreni, per cui oggi nuovamente le chiedo; perché l'amministrazione non concede a quelle cooperative gratuitamente qualche terreno?

Io credo che questo sforzo, se sforzo può chiamarsi, l'amministrazione potrebbe farlo. E vorrei che questo problema ella non lo vedesse in funzione di un'altra agevolazione da concedere ai ferrovieri ma sotto l'aspetto invece dell'alleggerimento che recheremmo alla carenza di alloggi che purtroppo sussiste in Italia. Io affido comunque a lei questo problema, perché il consiglio di amministrazione lo studi e si adoperi per risolverlo.

Anche per le pigioni delle case dei ferrovieri, onorevole ministro, io sono costretto a dire qualche cosa, perché mi pare che in questa materia ella non sia ancora ben orientato e che i propositi per un prossimo avvenire non siano molto rassicuranti per i ferrovieri.

Mi pare si voglia infatti apportare qualche altro aumento alle pigioni delle case economiche dei ferrovieri. Onorevole ministro, io le dissi già l'anno scorso che questo è un errore. Lo Stato ne ricaverrebbe certamente un utile, ma nessun utile ritrarrebbe quello spirito di collaborazione cui ella deve in som-

mo grado tenere, perché lei sa che la locomotiva non cammina soltanto con il fuoco e con l'acqua, ma soprattutto con l'intelligenza di tanti ferrovieri e non soltanto del macchinista.

Ora, io riconosco che un certo aumento doveva essere praticato, anche per un allineamento con le pigioni private, ma ella ha già aumentato parecchio queste pigioni ai ferrovieri.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma se non pagano neanche la manutenzione!

IMPERIALE. Ella, onorevole ministro, l'anno scorso ci fece sapere che i ferrovieri pagavano nel 1938 da un minimo di 8 lire a un massimo di 40 per vano abitabile e disse ancora che con l'aumento da lei praticato si era passati da un minimo di 175 ad un massimo di 400 lire sempre per vano abitabile.

Ma, onorevole Corbellini, io vorrei domandare: le varie disposizioni di legge che nel settore degli alloggi si sono succedute, consentono ai proprietari di case di aumentare le pigioni nella misura in cui le ha aumentate lei? È vero che per le case economiche dei ferrovieri vige un contratto tipo che consente all'amministrazione di sfrattare gli agenti senza neanche la sentenza del giudice, ma ella avrebbe fatto bene a mantenersi nei limiti della legge in vigore, perché è per lo meno antipatico che lo Stato pretenda per sé più di quello che consente ai privati proprietari.

SAILIS. Ma è nell'interesse del servizio che ciò si fa!

IMPERIALE. Onorevole collega, ella non ne sa nulla. (*Commenti al centro — Interruzioni*). Ma se, onorevole ministro, le competenze accessorie e gli stipendi non sono stati aumentati in quella stessa misura, perché ella ha voluto così mostruosamente aumentare le pigioni? Questa è una domanda che evidentemente ogni ferroviere si pone. Ed allora io temo che a qualche nostalgico del fascismo ella farà rimpiangere il passato regime, perché, proporzionalmente, nel 1938, il ferroviere pagava molto meno di oggi per un alloggio in quelle case economiche.

D'altra parte, voglio rispondere al collega che mi ha interrotto. Egli non sa che gran parte delle case economiche per i ferrovieri sono state costruite con i versamenti che i ferrovieri stessi vanno effettuando per il proprio fondo pensioni. Quelle case sono dei ferrovieri! Quindi, aumentando le pigioni, si attua un vergognoso sfruttamento. Queste cose, egregio collega, ella non le sa.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

SAILIS. Ma si tratta di alloggi dati per servizio. In una casa lasciata da un ferroviere entra un altro ferroviere che presta servizio e ha bisogno dell'alloggio.

IMPERIALE. Onorevole ministro, io devo cogliere questa occasione per ricordare le condizioni in cui viene posto oggi un pensionato, per quanto riguarda le case dei ferrovieri, da parte dell'amministrazione ferroviaria. È un problema umano al quale noi abbiamo il dovere di pensare. Onorevole ministro, vorrei un po' della sua benevola attenzione: ella era un ferroviere...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Lo sono ancora: non è mica un delitto fare il ministro.

IMPERIALE. Molti colleghi non sanno che qualche mese prima che l'agente venga collocato in quiescenza, anziché, come avviene in molti paesi veramente civili, consegnare al pensionando il suo libretto per la riscossione degli assegni dovutigli, gli si manda invece l'avviso di lasciare l'abitazione delle case economiche per ferrovieri. È vero questo, onorevole ministro?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non sempre.

IMPERIALE. Sempre, sistematicamente! Io mi sono dovuto occupare di una poveretta, madre di sette figli, alla quale era morto il marito, che non aveva neanche diritto a pensione. Immediatamente, dopo qualche giorno dalla morte di questo disgraziato, la vedova ricevette una lettera con la quale le si diceva di lasciare l'abitazione. Allora, sono dovuto intervenire personalmente presso il capo compartimento per cercare di risolvere questa questione; e l'ho risolta felicemente data la benevola comprensione che ho trovato presso quel funzionario.

Comunque, volevo dire che il sistema è questo: cioè appena si apprende che un agente deve essere messo in quiescenza, immediatamente gli si manda una lettera con la quale gli si fa presente che deve lasciare l'alloggio.

Di questo problema si è parlato anche in seno al congresso del sindacato ferrovieri. Non so se sia presente l'onorevole De Martino, ma anch'egli vi potrebbe dire quanti passi abbiamo fatto per risolvere questa antipatica questione. L'onorevole De Martino, avrà la compiacenza di confermare se è vero quello che sto dicendo.

Una voce al centro. Purtroppo è la legge.

IMPERIALE. La legge, ma come si fa...? Io capisco, onorevole ministro, la necessità di avere, da parte dell'amministra-

zione, un certo numero di alloggi vuoti a disposizione degli agenti in attività di servizio; capisco benissimo questo, ma insomma noi abbiamo anche il dovere di esaminare quale è la situazione in cui si viene a porre un pensionato cui si toglie l'alloggio. È questo, ripeto, un problema umano che l'onorevole ministro ha il dovere di esaminare con tutta la benevolenza possibile. L'agente viene privato così di oltre il 50 per cento di ciò che percepiva in attesa del collocamento a riposo nonché dell'alloggio, che in questo momento rappresenta la maggior falcidia cui sia sottoposto un miserabile assegno mensile. Io mi domando, e lo domando anche a lei, onorevole ministro, dove vada a finire allora quel senso di comprensione che noi dobbiamo avere verso la vecchiaia. Nelle condizioni in cui oggi viene messo il povero pensionato, altro che riposo gli tocca! Io ho tutta l'impressione che con certi provvedimenti, anziché dare a questi benemeriti del lavoro il giusto riposo derivante dalle passate fatiche, noi acceleriamo i tempi per spalancare loro la porta per il riposo eterno. Parla da lei, onorevole ministro, in questa occasione una parola rassicuratrice per i nostri vecchi compagni di lavoro; dica ad essi che la giovane Repubblica italiana non ha dimenticato il loro passato di benemeriti lavoratori e che soprattutto tiene conto delle loro odierne disagiate condizioni. Con queste parole rassicuratrici ella, onorevole ministro, avrà compiuto un'opera veramente meritoria verso coloro che per la loro tarda età hanno bisogno di tutta la nostra comprensione e di tutto il nostro aiuto.

E qualche parola devo anche dire a proposito delle colonie marine e montane per i figli dei ferrovieri. Ne farò un cenno breve e frettoloso, perché non voglio abusare della pazienza dei colleghi. Ma d'altra parte, sono problemi gravi, su cui sento la necessità di richiamare l'attenzione del governo. Ella, onorevole ministro, ci disse che lo scorso anno a quelle colonie aveva mandato 12 mila figli di ferrovieri. Ora, ella, che è pratico di matematica, faccia i conti: noi siamo 185 mila, press'a poco; se lei calcola un solo figlio per ferroviere da mandare alle colonie marine — dico un solo figlio — veda lei stesso quale bassa percentuale di ragazzi ha potuto usufruire di quella provvidenza. Io vorrei che ella a questo problema ponesse la maggiore possibile attenzione. Si tratta di un problema che investe la salute della futura generazione, e quindi l'avvenire del nostro paese.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARTINO

IMPERIALE. Un altro problema sul quale vorrei brevemente soffermarmi è quello del premio annuale. Ella, onorevole ministro, l'altra volta ci disse che aveva premiato 63 mila agenti. Io avrei desiderato sapere anche la percentuale fra le diverse categorie che avevano goduto di quel premio. Secondo me, questa è una cosa importante. Infatti mi risulta che ella ha premiato indistintamente tutti i funzionari...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Quasi tutti.

IMPERIALE. Tutti, onorevole ministro, in senso assoluto.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. I demeritevoli no. E poi si trattava di un premio della ricostruzione.

IMPERIALE. Mi permetta, onorevole ministro, in sostanza le cose stanno esattamente così: i funzionari hanno avuto il premio tutti, al cento per cento, tranne — si capisce — qualche raro demeritevole; del personale esecutivo, invece, ha avuto il premio soltanto il 20 per cento. Intendiamoci, ella ha fatto benissimo a premiare tutti i funzionari perché essi rappresentano effettivamente la mente direttiva di ogni amministrazione. Il male comincia quando ella ha voluto usare due pesi e due misure. Perché premiare una categoria al cento per cento ed un'altra, con proposito deliberato, soltanto nella misura del 20 per cento?

Io, l'altra volta, le feci notare questa grave incongruenza, ed ella mi rispose: «L'opera di ricostruzione è concepita ed attuata (cito le sue precise parole) soltanto da coloro i quali hanno le attitudini necessarie e che sono selezionati, sia per cultura che per pratica. È quindi naturale, come vuole la disposizione, che questo premio vada in modo particolare ai tecnici, ai compilatori di studi, agli organizzatori di lavoro».

Onorevole ministro, se ella si fosse effettivamente attenuta a questo criterio, quanti funzionari avrebbe dovuto premiare? Evidentemente da quel premio ella purtroppo avrebbe dovuto escludere molti funzionari che non sono propriamente dei tecnici.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Cosa intende per «tecnici»?

IMPERIALE. Per esempio, i sanitari sono tecnici della ricostruzione?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. E non sono tecnici?

IMPERIALE. Ma qui si parla di tecnici della ricostruzione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Fanno opera di ricostruzione di tutte le nostre colonie, nel campo igienico, ecc.

IMPERIALE. Ma ella parla in modo particolare dei tecnici, compilatori di studi, organizzatori di lavoro. Signor ministro, cerchiamo di non confondere le cose.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È questione di intendersi.

IMPERIALE. Ma io ripeto: ella ha fatto benissimo a premiare tutti i funzionari, ma altrettanto doveva fare col personale esecutivo. La ricostruzione è stata compiuta lodevolmente da tutto il personale. Io vorrei farle notare che questa politica dei due pesi e delle due misure ha una grave ripercussione sul rendimento del personale. È questa una questione sulla quale ella deve meditare. Speriamo che almeno l'anno venturo non voglia ricadere negli errori in cui è caduto questo e l'altro anno.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non ci sono più soldi.

IMPERIALE. Quel che ci sarà ci sarà, ma bisogna premiare tutti secondo il loro operato.

Una voce al centro. Allora non è più un premio!

IMPERIALE. Io dico: premiamo i meritevoli, ma non è possibile che una categoria sia meritevole al cento per cento, e un'altra, per partito preso, soltanto in misura del 20 per cento. Questa è la questione.

Altro argomento: il regolamento. Onorevole ministro, un problema attuale al quale ella avrebbe dovuto dare molta importanza perché è ferroviere anche lei, come ha detto poco fa, è quello del regolamento del personale. Ella sa che i ferrovieri avevano un regolamento emanato nel 1917. Non era un capolavoro, però portava il crisma, il sigillo di alcune rivendicazioni volute dallo stesso personale. Ebbene proprio contro quel regolamento si scagliarono gli strali del regime fascista e quel regolamento venne stracciato e sostituito da un altro emanato nel 1925. Basta citare solo questa data per comprendere con quali criteri politici e da quale base ideologica siano partiti i compilatori di quel regolamento che poi è quello che è tuttora in vigore. Ora è necessario che lei dia un nuovo regolamento al personale.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È già allo studio.

IMPERIALE. I suoi predecessori avevano già fatto qualche cosa al riguardo, ed io stes-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

so fui chiamato dal sindacato ferrovieri per portare il contributo della mia modesta esperienza in materia. Nel suo mare tempestoso, poi tutto è naufragato. Di un nuovo regolamento non se n'è parlato più. Comunque, oggi bisogna risolvere questo problema perché il regolamento in vigore, a parte le sue molte lacune, per la parte disciplinare, rappresenta una camicia di forza per il ferroviere. Ma, onorevole ministro, in questa occasione, non è della parte delle sanzioni disciplinari che contempla quel regolamento che io mi voglio occupare, voglio piuttosto esaminare come quel regolamento prevede il premio della promozione al personale. Ebbene è proprio la presenza di quel regolamento che permette oggi uno sfruttamento indecoroso del personale. Sì, sfruttamento veramente indecoroso del personale; ne io so chiamare altrimenti quella forma insidiosa di utilizzare il personale per anni ed anni e qualche volta per decenni, in funzioni superiori al proprio grado, senza conferire la relativa promozione.

Questo è per me volgare sfruttamento. Vi sono manovali che da anni ed anni esplicano mansioni di deviatori e manovratori perfino di capi-squadra di detti gradi senza che ad essi venga conferito il relativo grado. Vi sono macchinisti che da decenni hanno funzioni di capo-deposito; come operai che da moltissimi anni funzionano da sottocapo tecnico; ebbene per costoro deve continuare lo sfruttamento; il regolamento in uso non dà il diritto di accedere automaticamente al grado superiore, dopo un certo periodo di funzione in tale grado. In un deposito personale viaggiante ho constatato che, dal 1941, ben 90 manovali esplicano funzioni di frenatori; ebbene di quei novanta manovali uno solo è stato promosso frenatore nel 1947 e due nel 1948. Quest'anno il ministro è stato più avaro, e di quei poveri disgraziati nessuno è stato promosso. Aveva dunque ragione uno di quei manovali, quando mi diceva: « Onorevole, io penso che la promozione l'avrò, ma me la daranno alla memoria! ». (*Si ride — Commenti*). E infatti la verità è questa: con il ritmo col quale sta procedendo il ministro nei riguardi di quegli agenti e con la mancanza di un regolamento che provveda a cancellare vergogne del genere, molti agenti lasceranno ai familiari la soddisfazione di saperli promossi al grado superiore.

Che cosa dire poi dei molti fochisti che fin dal 1942 hanno superati gli esami a macchinista, senza che fino ad oggi, pur viaggiando da macchinisti, abbiano la relativa promozione?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Vi sono macchinisti che viaggiano da fochisti!...

IMPERIALE. Male! Potrei farle qualche nome di fochista che ha superato gli esami fin dal 1942 e non ottiene ancora la promozione pur viaggiando da macchinista. È una cosa che non va.

E poi, onorevole ministro, io vorrei che ella esaminasse anche la questione delle promozioni da macchinista di 3^a a 2^a classe. Io sono venuto diverse volte in direzione generale ed ho potuto constatare che molte di quelle promozioni erano ferme perché la pianta era già coperta. Occorre un decreto ministeriale per andare incontro alla giusta attesa di tanti interessati; la prego, onorevole ministro, di studiare la questione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma se vi sono macchinisti che fanno i fochisti!...

IMPERIALE. Ed allora ella terrà ferme tutte quelle proposte di promozioni? Così facendo ella non è nel giusto. Ecco che ancora una volta si manifesta la necessità di un regolamento improntato ai tempi nuovi. Del resto, la questione da me segnalata sarà risolta sindacalmente.

E passiamo alla questione del consiglio di amministrazione. Al riguardo qualche parola abbiamo il dovere di dedicare alla maniera ed alla forma con cui ella ha voluto immettere nel consiglio di amministrazione delle ferrovie i rappresentanti del personale. Onorevole ministro, permetta anzitutto una domanda: da quale razza di democrazia è andato a ricavare il diritto che ella si è concesso di scegliere nella terna degli eletti i nominativi che più le andavano a genio? Da quando Aristotele alla parola democrazia ha dato un certo senso e da quando la prassi politica alla stessa parola ha voluto dare un certo contenuto, democrazia è stata sempre a significare autorità di popolo. Ella mi pare che all'autorità di popolo abbia voluto sostituire l'autorità del ministro. Se, evidentemente, quelle famose sette camicie ella non le ha voluto sudare per migliorare le competenze accessorie dei ferrovieri, quelle famose sette camicie è andato a sudarle per crearsi un consiglio di amministrazione che meglio aggradisse al suo palato. È vero che ella potrebbe obiettarmi che di quella facoltà di scelta nella terna, non si è servito, però, io potrei obiettare a lei che ella non ha fatto uso di quella famosa facoltà, perché lì non scese in lizza il suo nemico « numero uno » cioè il sindacato ferrovieri. Altrimenti perché

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

emanare un decreto ministeriale di quella natura senza poi servirsene? Quindi ella ha voluto crearsi un consiglio di amministrazione che meglio rispondesse ai suoi gusti ed alla sua politica. Ella però non deve porgere l'orecchio solamente alle voci che lodano l'opera sua; ciò è poco saggio; qualche volta ella deve ascoltare anche le voci che possono sembrarle moleste; sono quelle voci che forse maggiormente fanno i suoi interessi e che comunque guardano agli interessi del nostro paese. Come ha formato ella il consiglio di amministrazione? Ha preteso di avere il consenso di tutti, invece ha ricevuto una solenne lezione dai ferrovieri.

Io potrei anche parlarle della pressione che è stata esercitata da parte dei superiori perché gli agenti fossero andati a votare. Non ritengo che quella pressione sia partita da lei: sarebbe stato un atto di troppa ingenuità; è quella spinta psicologica che muove certuni a volersi fare belli presso il ministro. Comunque però siano andate le cose, ella, onorevole ministro, deve riconoscere che in quella occasione è uscito con le ossa rotte. In quelle elezioni ella non ha fatto una bella figura. Quelle elezioni hanno dimostrato che il ferroviere dissente dall'opera sua, non è d'accordo con lei.

E, onorevole ministro, io devo ritornare sulla questione degli esonerati politici. Mi rincresce che io debba ritornare su questo problema alla distanza di diversi anni dall'emanazione del decreto n. 301. Ella, onorevole ministro, questo problema non l'ha mai sentito; e che questo problema lei non lo senta, lo dimostra anche lo stesso fatto che ha aspettato che altri, e precisamente l'onorevole Terracini, presentasse al Senato l'emendamento al decreto 1942, senza che ella facesse nulla al riguardo. Quando l'onorevole Cappugi presentò un'interrogazione in proposito, l'onorevole Mattarella rispose...

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. ...che era già intervenuta una deliberazione del Consiglio dei ministri!

IMPERIALE. No. Ella rispose che l'oggetto dell'interrogazione « non è di specifica pertinenza del Ministero dei trasporti » (le do ragione: investe tutti i dipendenti statali); ed aggiunse: « Il ministro dei trasporti, peraltro, essendo interessato alla questione, ha seguito il problema con particolare attenzione, ed io sono lieto di comunicare all'onorevole Cappugi che il disegno di legge sarà approvato in febbraio dal Consiglio dei ministri ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È già stato approvato anche dalla Camera.

IMPERIALE. Lo so che è stato approvato, ma devo dirle che il Governo è arrivato molto tardi.

L'onorevole Terracini ed altri vi hanno fatto mille pressioni per la presentazione di quel disegno di legge, ma voi ve ne siete stati con le mani in mano. L'onorevole Terracini si decise a rompere il ghiaccio soltanto quando vide la passività del Governo. Ripeto, questo dimostra che il problema né da lei né dal Governo è sentito.

Nessuna difficoltà si è opposta per la riassunzione in servizio dei repubblicani ed altri del genere, i quali sono rientrati, in servizio con tutti gli onori e tutti gli oneri per lo Stato, mentre mille cavilli si vanno cercando per non riassumere in servizio gli esonerati politici.

Onorevole ministro, le voglio, con un esempio, dimostrare con quale mentalità vengono giudicate le pratiche degli esonerati politici. A Foggia, una decina di frenatori avventizi vennero esonerati dal servizio il 5 agosto del 1922, ossia il giorno dopo la fine dello sciopero che fu, giova ripeterlo, sciopero contro il dilagare del fascismo nel nostro paese. Siccome erano degli avventizi, l'amministrazione non dovette dire nemmeno per quale ragione essi venivano licenziati. Una parte di quei giovani si rassegnò al proprio destino, e trovò altre vie per guadagnarsi la vita. Quattro o cinque di essi si rivolsero, alcuni a Vittorio Emanuele, altri a Mussolini. Questi sullodati signori attraverso l'amministrazione ferroviaria fecero rispondere che « rincresceva loro di non poter prendere in esame la loro posizione, in quanto essi erano stati esonerati per ragioni politiche ».

Che cosa è successo allora, onorevole ministro? Quella parte di ferrovieri che si rassegnò al proprio destino e che non ha avuto mai contatti con il partito fascista e col signor Vittorio Emanuele, è rimasta fuori dall'amministrazione ferroviaria, perché agli atti non vi è nessun documento che comprovi che il loro esonero fu dovuto a ragioni politiche, per gli altri la lettera fatta scrivere dal signor Mussolini o dal signor Vittorio Emanuele rimane documento probatorio per la dimostrazione che l'esonero aveva carattere politico.

Ora, onorevole ministro, questo eccessivo zelo, per me, non è altro che il frutto di una mentalità cieca e sorda al grave problema degli esonerati politici. Se questa mentalità non cederà il passo ad una più umana

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

comprensione di quel problema si continuerà a perpetuare una grave ingiustizia che la nuova democrazia avrebbe già dovuto sanare. Quelle pratiche che per noi parlano il linguaggio palpitante dell'angoscia di tante famiglie devono essere esaminate con spirito di comprensione e di umanità, e non di stizza e di rancore. Il metodo del pelo nell'uovo applicato all'esonerato politico, ci mette di fronte alla dura realtà di mentalità assai lontane dai tempi nuovi che il popolo italiano fra infiniti spasimi si va creando. E che esista una certa incomprendione verso gli esonerati politici lo dimostra lo stesso fatto che agli esonerati riconosciuti tali col decreto 301 viene applicato un certo trattamento economico, agli altri invece riconosciuti col decreto 12 dicembre 1947, n. 1492 se ne applica un altro. Io vorrei che quelle pratiche venissero riviste da lei personalmente onorevole ministro o se mai, dal suo sottosegretario. Vi sono molti « no » definitivi. Io non dico che le pratiche siano state esaminate con superficialità; ma dico soltanto che esse meritano di essere riviste. Ho citato un caso che mi pare stia proprio a dimostrare la necessità di un tale riesame. Ma il riesame dovrà soprattutto essere compiuto con l'animo e col cuore disposti ad una maggiore comprensione verso i malmenati dal fascismo ed i misconosciuti dalla giovane Repubblica italiana; altrimenti un rimaneggiamento di carte servirà soltanto ad imbrattarsi le mani di polvere.

Ecco perché, onorevole Mattarella, giacché il ministro devolve a lei questo incarico, io vorrei che ella personalmente, con la sua coscienza di uomo e di galantuomo, rivedesse la situazione di questi infelici che da noi e da voi del Governo aspettano giustizia.

Onorevole ministro, io ho voluto mettere in rilievo alcune lacune che noi riscontriamo nell'opera sua. Di questo passo potrei ancora continuare; potrei, ad esempio, ricordarle che ella promise di comunicare le promozioni al personale, per i primi di gennaio; ma neanche questa promessa ha mantenuto. Ella è stata sollecito con i capi-servizio per i quali ha provveduto fin dal mese di marzo; poi, nel mese di giugno, si son viste venir fuori le promozioni per gli altri gradi della gerarchia ferroviaria; in ultimo finalmente, e precisamente in questi giorni, si è ricordato del rimanente personale. Tutto ciò ci dà l'impressione che gli alti gradi della gerarchia ferroviaria, con la complicità del ministro, pensino prima a se stessi, per poi provvedere

per gli altri. Ora queste cose non producono un buon effetto sull'animo del personale e dimostrano un cattivo andazzo in quella amministrazione. Le promozioni devono essere comunicate tutte insieme dal I al XIV grado, e non prima quelle dei capi-servizio e poi alla distanza di 7 o 8 mesi le altre.

Potrei dirle ancora, onorevole ministro, che ella, per pochi soldi, ha devastato le mense dei ferrovieri, mettendo queste nelle mani di speculatori. Potrei dirle ancora che ci aspettavamo qualche cosa di più per i dormitori. Qualche cosa è stato fatto, e lo riconosco onestamente; ma deve essere fatto ancora di più e meglio, perché nei dormitori riposa il nostro personale; come qualche cosa deve essere fatto anche per l'istruzione professionale, i circoli ricreativi, le biblioteche, ecc., perché specialmente il personale della trazione ha sempre tenuto alla sua elevazione intellettuale e professionale.

Onorevole ministro, per concludere, poche parole ancora, ma sostanziali: la stampa nazionale le ha rivolto qualche accusa sulla maniera poco saggia e poco opportuna con cui ella è andato incontro a certi appaltatori. A quelle accuse, per quanto mi risulta, ella non ha risposto, o, se lo ha fatto, ha detto ben poco. L'opinione pubblica è bene sia illuminata. D'altra parte anche noi del Parlamento abbiamo il diritto di sapere qualcosa.

Che cosa, per esempio, ella ci può dire di quell'accusa che le è stata mossa dei famosi 998 milioni concessi alla ditta costruttrice del Rio Fundres, quando detto impianto era già appaltato nel febbraio 1947 per 735 milioni?

Ci dica — non sono io che le rivolgo queste accuse, ma la stampa nazionale — se è vero o non è vero che alla ditta Sicelp, impegnatasi a costruire per 14 milioni il sottopassaggio ed i marciapiedi della stazione di Foggia, ella ha concesso una prima volta 25 milioni ed una seconda volta altri 25 milioni e 991 mila lire?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Il consiglio di amministrazione, non io.

IMPERIALE. Mica ella personalmente, il consiglio di amministrazione. Ma intanto ella propone certi provvedimenti e quindi se ne rende responsabile. È vero che ella ha concesso in appalto alla Ditta Piroli la pulizia delle vetture della stazione di Civitavecchia per ben 3 milioni e 78 mila lire, mentre finora detto servizio era lodevolmente disimpegnato da un solo ferroviere per sole 30-35 mila lire mensili?

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

È vero o non è vero che alla ditta Jacobini, che avrebbe dovuto ricostruire per 21 milioni un fabbricato nella stazione di Trento, ella ha elargito senza giustificato motivo, ben 40 milioni? È vero o non è vero che si è dichiarato che detta somma è stata elargita « per sbaglio? ». È vero o non è vero che non è stata ordinata nemmeno un'inchiesta e che ella si è limitato a fare un semplice richiamo alla sezione di Bolzano.

Ed ho voluto citare, si badi bene, solo qualche caso dei tanti ormai di dominio pubblico. Come si vede ella, onorevole ministro, se si è tanto accanito per non migliorare il disegno di legge sulle competenze accessorie ai ferrovieri, ha saputo trovare la strada per far maggiormente rimpinzare gli appaltatori.

Ed anche i concessionari delle linee secondarie conoscono bene la sua prodigalità. Con un disegno di legge, proposto da lei, lo Stato s'impegna di pagare sino all'importo totale della spesa prevista per la riparazione e ricostruzione delle opere ed impianti fissi distrutti o danneggiati per eventi bellici. Inoltre lo Stato s'impegna ancora di pagare sino al concorso del 50 per cento della spesa prevista per la riparazione del materiale rotabile e d'esercizio di proprietà dei concessionari e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile; 900 milioni sono stati concessi alle Calabro-Lucane da scomputarsi in 20 anni. Se a tutto ciò aggiungiamo che l'armamento è di proprietà dell'amministrazione ferroviaria e che la stessa amministrazione paga anche tutti i deficit delle società concessionarie, mentre queste incassano tutti gli utili, quando ve ne sono, io mi domando che cosa dobbiamo dare ancora a queste ditte.

L'unica cosa che resterebbe da fare è quella di donare loro in omaggio le casse dello Stato.

Onorevole Corbellini, quando si vuol decidere a prendere a pedate queste sanguisughe dello Stato? Ma ella certamente non lo farà. Anche quando volesse farlo, glielo impedirebbe il suo Governo, di cui, ormai, ben conosciamo la politica economica.

Onorevole Corbellini, io le ho parlato da ferroviere, senza velo di preoccupazioni politiche e, come ha potuto constatare, più che alle cifre del bilancio, mi sono attenuto soprattutto ai gravi problemi che travagliano la categoria dei ferrovieri. Molte lacune e molte debolezze dell'opera sua io ho dovuto farle presenti. A lei la scelta se nella storia del personale ferroviario ella vuol passare per ferroviere tra i ferrovieri, o per il nemico dei ferrovieri.

Oggi, al punto in cui sono le cose, non posso che dire « no » al suo bilancio, « no » alla sua politica. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Si riprende la discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Petrucci, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che nel decorso mese di luglio il Parlamento ha approvato il disegno di legge concernente « l'utilizzazione da parte del ministero dei trasporti, nell'esercizio 1948-49, della somma di lire 20 miliardi da prelevare dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108 »;

considerato che detto disegno di legge intende realizzare i seguenti scopi:

a) dare impulso alle costruzioni di materiale ferroviario onde concorrere notevolmente al consolidamento industriale del Mezzogiorno;

b) iniziare l'elettrificazione delle linee siciliane, cominciando dal tronco Messina-Barcellona, e la costruzione delle centrali termoelettriche di Palermo e Messina;

c) assicurare l'esecuzione di urgenti lavori, comprendenti la ricostruzione della stazione di Napoli e il miglioramento dell'armamento lungo le linee e nelle stazioni;

d) eseguire costruzioni di ferrovie pubbliche di proprietà dello Stato, concesse in sola costruzione o in corso di completamento da parte dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, tra cui quelle della Sicilia;

invita il Governo:

a svolgere tutta la sua autorevole opera perché il disegno di legge diventi al più presto operante e si dia corso, senza ulteriore indugio, a tutti indistintamente i lavori contemplati nel disegno di legge stesso, i quali sono veramente urgenti e indifferibili e serviranno a ridurre l'attuale disoccupazione nelle zone ove saranno compiuti ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Ha facoltà di parlare e di svolgere il suo ordine del giorno.

PETRUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Finita la guerra, ho avuto bisogno di recarmi da Palermo a Genova e ho percorso il tragitto da Roma a Genova in automobile. Costeggiando la linea ferroviaria, mi si stringeva il cuore nel vedere tante interruzioni, tante devastazioni; ma, quando vedevo un viadotto od un ponte con le arcate a terra, mi sembrava che quelle arcate stessero in ginocchio e rivolgersero a Dio questa preghiera: « Signore, perdona loro perché non sanno quel che hanno fatto! Abbi pietà di noi!». E il Signore, che è sempre infinitamente buono e misericordioso, ha fatto il miracolo. I ponti sono stati ricostruiti, i binari sono stati rimessi dove si trovavano, i treni hanno cominciato a circolare, l'attività della nazione ha potuto riprendersi.

PRESIDENTE. Lo strumento del Signore è stato l'onorevole Corbellini! (*Commenti — Si ride*).

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*.
No: i ferrovieri!

PETRUCCI. Tutto il merito va indubbiamente ai ferrovieri i quali hanno saputo portare, con il loro entusiasmo e il loro indiscusso attaccamento al dovere, la ricostruzione al livello attuale. Con le mie parole, però, oltre all'elogio ai ferrovieri, ho voluto fare un atto di omaggio, in quest'aula, a colui che tutto guida e tutto muove, al ministro.

Per quanto riguarda la parte straordinaria del bilancio dell'amministrazione ferroviaria, che è la più importante di quelle che dipendono dal Ministero dei trasporti, dico subito ciò che è stato fatto per la ricostruzione e lo compendio in cifre: sono stati spesi 413 miliardi, mentre tutta la ricostruzione importa la spesa di circa 783 miliardi. Abbiamo disponibili soltanto miliardi 16,51 fino al 1949-50 e quindi occorrono dei fondi per provvedere a quanto rimane ancora da ricostruire. Si deve ancora provvedere agli apparecchi di sicurezza della circolazione dei treni, alle segnalazioni semaforiche, al materiale rotabile, ecc., per le percentuali che non vi dico, per guadagnar tempo, ma che potete leggere nella relazione che è stata fatta dal ministro.

Che cosa occorre fare, allora? Non essendo disponibili altri fondi per la parte straordinaria, oltre i 16,51 miliardi di cui ho parlato prima, si dovrà provvedere allo stanziamento di nuovi fondi da inserirsi nella parte straordinaria del bilancio o da includersi nella parte ordinaria. Il ministro Cor-

bellini, al Senato, ha accennato ad un provvedimento concernente speciali finanziamenti sul tipo di quelli a pagamento differito, come si opera per i lavori pubblici, e spetta evidentemente al ministro di cercare la soluzione più conveniente. Io, qui, come rappresentante del popolo e come tecnico, mi limito ad invitare il Governo a provvedere allo stanziamento dei fondi ancora occorrenti per completare la ricostruzione, perché, altrimenti tutte le industrie che lavorano per la ricostruzione non potranno continuare a fare lavorare i propri operai e saranno costrette ad alimentare la disoccupazione.

Per quanto riguarda la parte ordinaria, troviamo che essa si chiuderà, anche per il 1949-50, in *deficit*. Questa non è una novità: nel 1946-47 vi furono 45 miliardi di *deficit*; nel 1947-48, invece, 52 miliardi e nel 1948-49 ben 63 miliardi di *deficit*. Che cosa vuol dire? Vuol dire questo: che le spese non sono compensate dalle entrate. Perché le spese non sono compensate dalle entrate? Perché mentre le spese si sono ragguagliate alla svalutazione della lira e sono circa al 49,8 per cento dell'anteguerra, le entrate, invece, sono appena a 38 volte. La colpa di chi è? La colpa è delle tariffe. Ho sentito criticare l'aumento delle tariffe: è, questo, un argomento molto importante. L'aumento delle tariffe è un elemento essenziale al fine di potere perequare con maggiori introiti i maggiori oneri che incontra una qualsiasi azienda di trasporti a causa degli aumenti dei costi delle materie prime e delle spese per il personale. L'aumento serve, quindi, a perequare con maggiori entrate, maggiori spese; però se la perequazione può essere facilmente fatta per le aziende private, per quanto concerne le tariffe delle ferrovie dello Stato bisogna tener conto che esse interferiscono in tutta l'attività economica nazionale e quindi qualsiasi aumento deve essere contenuto entro un certo limite. Ciò è stato fatto dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato e sarebbe stato certamente dannoso se l'azienda ferroviaria avesse continuato a mantenere i prezzi politici indefinitivamente, perché i prezzi politici sono prezzi di guerra e quando la guerra è finita, e c'è la pace, debbono essere soppressi.

Le ferrovie dello Stato impiegano ingenti capitali che sono del popolo italiano, e chi le dirige deve stare attento a che il danaro dello Stato e del popolo sia sempre salvaguardato,

Per quanto riguarda la questione delle maggiori riduzioni che sono state concesse ai pellegrini che affluiranno in Italia per l'Anno

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Santo, non ritengo di menomare l'importanza della fiera di Milano, se affermo in modo categorico che se per l'Anno Santo sono state previste maggiori riduzioni che per la fiera, ciò è giustificato dal fatto che i pellegrini di tutto il mondo sentono il grande anelito di venire a rendere omaggio a questa eterna città di Roma, da dove promana più splendente che mai la luce di Cristo, nome caro al cuore di tutti coloro che amano Dio e a Dio stesso vogliono rendere onore.

Dell'amministrazione centrale fanno parte il ministro e il sottosegretario ai trasporti, nonché l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Tale ispettorato si occupa del controllo tecnico ed economico delle ferrovie concesse all'industria privata, tramvie, filovie, dei servizi pubblici automobilistici, delle linee di navigazione interna, funicolari aeree e terrestri, sciovie e slittovie, ecc.. Si occupa altresì della sorveglianza, di tutti i pubblici servizi di trasporto cui ho accennato, e ciò al fine di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio nell'interesse della pubblica incolumità, nonché dello sviluppo e del potenziamento nella motorizzazione civile, provvedendo al collaudo degli autoveicoli, all'esame dei conducenti, ecc., ecc. Non voglio dilungarmi, per mancanza di tempo, ma ho voluto mettere in risalto la grande importanza dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per l'attività veramente notevole che esso svolge in campo nazionale a mezzo dei suoi uffici compartimentali.

Le ferrovie concesse e le tramvie sono state danneggiate dal fatto che durante il blocco dei prezzi non si sono potute aumentare le tariffe, e quindi le società esercenti non hanno potuto compensare i maggiori oneri che hanno dovuto sostenere, per potere corrispondere al personale gli aumenti di paga, e potere compensare i maggiori oneri causati agli aumenti dei materiali di consumo.

È stata, comunque, cercata una soluzione per il problema e questa soluzione è stata trovata nella coresponsione dei sussidi integrativi di esercizio, che sono stati tanto discussi da taluno. Ora io osservo che se c'erano degli ammalati era giusto che si cercasse il rimedio per farli guarire ed i sussidi integrativi hanno proprio portato una certa guarigione alle ferrovie e tramvie che stavano per soccombere.

È stato anche osservato che i sussidi integrativi di esercizio vengono dati con una certa

facilità: io affermo, invece, che c'è una commissione molto rigorosa, presieduta dal sottosegretario ai trasporti, la quale, con alto senso di responsabilità, attribuisce i sussidi a chi realmente li merita ed in seguito ad una rigorosa istruttoria.

I pubblici servizi automobilistici dovranno potenziarsi al massimo, specie in quelle zone nelle quali non c'è un pubblico servizio che allacci il centro urbano alla stazione. Sono questi ultimi servizi quelli che in genere risultano deficitari per natura e si potrebbe di conseguenza obiettare che non dovrebbero essere aiutati dallo Stato; ma poiché è evidente che se c'è una zona che non è servita da alcun mezzo di trasporto pubblico occorre farla servire, bisogna che lo Stato intervenga a sanare il *deficit*, come fece del resto e fa ancora per le ferrovie deficitarie.

Una questione importante è quella che riguarda l'abolizione del divieto di servizio locale. Bisogna risolvere tale questione, perché certe popolazioni giustamente protestano quando vedono passare un autobus con dei posti liberi, lungo un determinato percorso e non vi possono salire data l'imposizione del divieto di servizio locale sul percorso considerato.

Bisogna, poi, rivedere tutto il servizio delle concessioni, perché i tempi maturano e occorre, quindi, provvedere in modo adeguato ai tempi.

Per quanto riguarda la navigazione interna sia lacuale che lagunare, e quella che si svolge nei canali, bisogna potenziarla al massimo per il bene delle popolazioni che si trovano nelle zone interessate, le quali potranno così conseguire un maggiore sviluppo economico.

Onorevoli colleghi, desidero ora trattare un argomento che è di grande attualità: parlare, cioè, del conflitto fra strada e rotaia. Si tratta di « coordinamento » per risolvere tale conflitto, o si tratta di « potenziamento »? Io dico che si tratta di potenziamento, perché il coordinamento rientra nel potenziamento. Io penso, in sostanza, che volendo in una determinata zona effettuare il coordinamento di vari servizi possa essere utile trasformarne alcuni, sopprimerne parte di altri, operare la concentrazione in un'unica ditta di determinati servizi per renderli più vitali, ecc., e tutto ciò avendo di mira, naturalmente, di conseguire il potenziamento di tutti; e penso che per lo stesso motivo si possa porre una limitazione, un divieto, o abolire una limitazione o un divieto ecc.

Bisognerà, cioè, tener conto dei molteplici elementi che interferiscono nel problema del coordinamento ed in particolare: *a*) densità dei trasporti nella zona in cui si vuole effettuare il coordinamento; *b*) specie di economia della zona (cioè se ad economia depressa o no); *c*) naturali correnti di traffico; *d*) distribuzione dei vari mezzi di trasporto nella zona e vitalità di ciascuno di essi, ecc. Strada o ferrovia? Ferrovia o strada? È questa in sostanza l'alternativa che cercano di risolvere i tecnici, e chi è interessato a tale risoluzione cerca di difendere il proprio settore, e quindi il proprio punto di vista, con particolare accanimento.

Come si fa a mettere d'accordo le due esigenze, cioè quella delle ferrovie che vogliono difendere le posizioni raggiunte e quella degli autotrasportatori che si ritengono in diritto di migliorare le loro per tendere ad un sempre maggiore sviluppo? Per conto mio si può risolvere il problema facendo mettere a tavolino persone che siano veramente competenti, che siano serene ed obiettive, e che non tengano conto di interessi privati ma del superiore interesse del paese. Si tratta di un problema non soltanto tecnico, ma tecnico e politico insieme poiché, come è noto, i trasporti terrestri interferiscono nello sviluppo economico, commerciale, industriale, agricolo, culturale e turistico del nostro paese.

Quale può essere allora il consesso nel quale si possano trovare le persone cui dianzi ho accennato? Indubbiamente il Consiglio superiore dei trasporti, ed è bene, quindi, che sia istituito al più presto e sia presentato per l'approvazione l'apposito disegno di legge che tratta della sua istituzione.

Allora, come dovrà risolversi il conflitto fra strada e rotaia? Per conto mio occorre conseguire il massimo potenziamento della ferrovia e della strada, in modo da trarre il massimo vantaggio possibile per entrambe. Volete una formula che possa esprimere in sintesi il mio pensiero? Ebbene, eccola: per potere operare bene bisognerà raggiungere l'armonia di tutti i mezzi di trasporto funzionanti in una determinata zona, al fine di trarre il massimo rendimento possibile da tutto il complesso di mezzi considerati, ottenendone la massima utilità pubblica.

Ho voluto indicare in sintesi il mio pensiero per portare qualche piccolo contributo allo studio del problema « strada o rotaia » e mi auguro che esso possa essere affrontato e risolto nell'interesse del paese.

Un altro argomento che io ritengo di notevole importanza per la nostra nazione è il

problema del potenziamento della motorizzazione. Avevo presentato un ordine del giorno in proposito, ma ho dovuto ritirarlo per espresso divieto del regolamento avendone in precedenza presentato un altro concernente diverso argomento. Comunque vi leggo il contenuto di detto ordine del giorno per esprimere meglio il mio pensiero: « La Camera: considerato che tutti ormai riconoscono: *a*) che l'automobile è uno strumento di lavoro apportatore di grande benessere, di sicuro progresso e di alta civiltà; *b*) che la motorizzazione in genere è un mezzo formidabile per lo sviluppo e il potenziamento economico della nazione; invita il Governo a dare impulso ad una politica automobilistica e motoristica che tenga conto di quanto sopra per il bene e l'avvenire del popolo italiano ».

Mi sono voluto interessare di questo argomento perché ritengo che sia fondamentale per lo sviluppo e il progresso della nazione. Vi sono tante nazioni che si trovano più avanti di noi in questo campo: per esempio, gli Stati Uniti hanno una automobile per ogni 4 persone; la Francia una automobile per ogni 18; la Gran Bretagna una per ogni 22; la Svezia una per ogni 29 e l'Italia segue molto lontano... con una per ogni 93 persone. Ad ogni modo non voglio fare paragoni con le altre nazioni, ma ritengo che noi tutti ed il Governo ci dobbiamo preoccupare vivamente di questo argomento, che è veramente fondamentale per lo sviluppo e il progresso del popolo italiano.

Che cosa si dovrà fare? Si dovranno esaminare tutti gli elementi che interferiscono nel problema per cercare di risolverlo nel miglior modo possibile.

Un'altissima personalità politica, della quale per ovvi motivi non faccio il nome, ha affermato, in un meditato ed approfondito articolo, fra l'altro, che la vettura automobile non è popolare in Italia perché essa è troppo cara in relazione ai redditi medi degli italiani, ed a questo riguardo ha osservato che vi è una differenza veramente sensibile fra un professore universitario italiano ed uno americano, in quanto l'americano possiede in genere l'automobile ma non ha la cameriera, mentre il professore italiano può avere la cameriera, a mezzo servizio o a servizio intero, ma quasi mai ha i mezzi per tenere una automobile.

Che cosa si deve fare allora? Ribassare i costi delle vetture o prima aumentare il reddito degli italiani?

Aumentare il reddito è sinonimo di diminuzione dei costi perché ambedue sono sino-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

nimi di aumento di prodotti a parità di sforzo. Ma io non voglio intrattenervi più a lungo su ciò, desidero solo, come conclusione, affermare che occorre arrivare ad una maggiore diffusione dell'automobile, diminuendone i costi a mezzo di opportuni sgravi fiscali, tenendo ben presente che l'automobile è mezzo di lavoro e non di lusso.

Prego l'onorevole ministro di volere fare in modo che quanto è richiesto nel mio ordine del giorno diventi al più presto realtà, e chiudo, onorevoli colleghi, augurandomi che il bilancio dei trasporti venga da voi approvato, perché io penso che tutto ciò che è stato possibile fare è stato fatto avendo sempre di mira l'interesse del popolo italiano. *(Vivi applausi al centro e a destra — Congratulazioni).*

Risultati della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera i risultati della votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 ». (667):

Presenti e votanti	374
Maggioranza	188
Voti favorevoli	271
Voti contrari	103

(La Camera approva).

« Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 ». (616):

Presenti e votanti	374
Maggioranza	188
Voti favorevoli	271
Voti contrari	103

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adonnino — Admirante — Amadei Leonetto — Amadeo Ezio — Amatucci — Ambrico — Andreotti — Angelini — Angelucci Mario — Angelucci Nicola — Arcangeli — Ariosto — Armosino — Artale — Avanzini — Azzi.

Babbi — Baglioni — Bagnera — Baldasari — Balduzzi — Barbina — Baresi — Bar-

tole — Basso — Bavaro — Belliardi — Bellucci — Benvenuti — Bernardi — Bernardinetti — Bersani — Berti Giuseppe fu Angelo — Berti Giuseppe fu Giovanni — Bettinotti — Bettiol Giuseppe — Biagioni — Bianchini Laura — Bianco — Biasutti — Bigiandi — Bima — Bonino — Bonomi — Bontade Margherita — Borellini Gina — Borsellino — Bosco Lucarelli — Bottai — Bucciarelli Ducci — Bulloni.

Cacciatore — Cagnasso — Calosso Umberto — Campilli — Camposarcuno — Capacchione — Capalozza — Cappi — Capua — Cara — Caramia Agilulfo — Carcaterra — Carignani — Caronia Giuseppe — Carpano Maglioli — Carratelli — Carron — Caserta — Casoni — Cassiani — Castelli Edgardo — Castelli Avolio Giuseppe — Cavalli — Cavazzini — Cavinato — Ceccherini — Ceconi — Cerabona — Cerreti — Chatrian — Chiaramello — Chiarini — Chieffi — Chiesa Tibaldi Mary — Chini Coccoli Irene — Chiostergi — Cifaldi — Cimenti — Cinciari Rodano Maria Lisa — Clerici — Clocchiatti — Coccia — Cocco Ortu — Codacci Pisanelli — Coli — Colitto — Colleoni — Colombo — Concetti — Conci Elisabetta — Coppa Ezio — Coppi Alessandro — Corbino — Cornia — Corona Achille — Corona Giacomo — Corsanego — Cortese — Costa — Cotani — Covelli — Cremaschi Carlo — Cremaschi Olindo — Cucchi — Cuttitta.

D'Agostino — Dal Canton Maria Pia — D'Ambrosio — Dami — D'Amico — De Caro Gerardo — De' Cocci — De Gasperi — Delle Fave — Delli Castelli Filomena — De Maria — De Martino Alberto — De Martino Carmine — De Meo — De Palma — De Vita — Diaz Laura — Diecidue — Di Fausto — Dominedò — Donati — Donatini — Ducci.

Ebner — Emanuelli — Ermini.

Fadda — Fanelli — Faralli — Farinet — Fascetti — Fassina — Federici Agamben Maria — Ferrandi — Ferrarese — Ferrario Celestino — Ferreri — Pietta — Fina — Federraro — Foresi — Franceschini — Franzo — Fumagalli.

Gabrieli — Galati — Gallo Elisabetta — Garlato — Gasparoli — Gatto — Gennai Tonietti Erisia — Geraci — Germani — Geuna — Ghislandi — Giacchero — Giammarco — Giolitti — Giordani — Girolami — Giuntoli Grazia — Gorini — Gotelli Angela — Grammatico — Greco Giovanni — Guadalupi — Guerrieri Emanuele — Guggenberg — Guidi Cingolani Angela Maria.

Helfer.

Improta — Iotti Leonilde.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Jacoponi — Jervolino Angelo Raffaele — Jervolino De Unterrichter Maria.

Larussa — Latanza — Latorre — Lecciso — Leone Marchesano — Leonetti — Liguori — Lizier — Lo Giudice — Lombardi Riccardo — Lombardi Ruggero — Lombardi Colini Pia — Lombardini — Lombardo Ivan Matteo — Longhena — Longo — Longoni — Lozza.

Maglietta — Malvestiti — Mancini — Man-
nironi — Manuel-Gismondi — Manzini —
Marabini — Marengi — Marotta — Martino
Eduardo — Martino Gaetano — Marzarotto —
Marzi Domenico — Mattarella — Mattei —
Matteucci — Maxia — Mazza Crescenzo —
Medi Enrico — Melis — Melloni Mario —
Menotti — Merloni Raffaele — Micheli —
Michelini — Migliori — Molinaroli — Mo-
moli — Monterisi — Monticelli — Montini —
Moro Aldo — Moro Girolamo Lino — Mo-
tolese — Mùrdaca.

Nasi — Natali Ada — Natta — Negri —
Nenni Giuliana — Nenni Pietro — Nitti —
Notarianni — Numeroso.

Pacati — Paganelli — Pagliuca — Pajetta
Giuliano — Palazzolo — Pallenzona — Pal-
mieri — Paolucci — Parente — Pastore —
Pecoraro — Pella — Pelosi — Perlingieri —
Perrone Capano — Perrotti — Pertusio —
Pesenti Antonio — Petrone — Petrucci —
Piasenti Paride — Piccioni — Pieraccini —
Pierantozzi — Pietrosanti — Pignatelli —
Pignatone — Pino — Pirazzi Maffiola — Po-
lano — Poletto — Ponti — Preti — Proia —
Pucetti — Pucci Maria — Pugliese.

Quarello — Quintieri.

Rapelli — Ravera Camilla — Reali — Reg-
gio D'Acì — Repposi — Rescigno — Riccio
Stefano — Riva — Rivera — Rocchetti — Ro-
veda — Rumor — Russo Carlo.

Sabatini — Saccenti — Saggin — Saija —
Sailis — Salerno — Salvatore — Sammartino
— Sampietro Umberto — Sannicolò — San-
sone — Scaglia — Scalfaro — Schiratti —
Scoca — Scotti Alessandro — Sedati — Segni
— Semeraro Santo — Serbandini — Silipo —
Simonini — Smith — Sodano — Spallone —
Spataro — Spiazzi — Spoleti — Stella —
Storchi — Stuardi — Sullo.

Tambroni — Tarozzi — Taviani — Terra-
nova Corrado — Titomanlio Vittoria — To-
gliatti — Togni — Tolloy — Tomba — Tom-
masi — Tonengo — Torretta — Tosato — Tosi
— Tozzi Condivi — Treves — Troisi — Truzzi
Ferdinando — Tudisco — Tupini — Turchi
Giulio — Turco Vincenzo — Turnaturi.

Valandro Gigliola — Valsecchi — Venego-
ni — Veronesi — Vetrone — Vicentini Rodolfo

— Vigorelli — Viola — Viviani Luciana —
Vocino — Volpe.

Walter.

Zaccagnini Benigno — Zagari — Zerbi.

Sono in congedo:

Ambrosini.

Bovetti — Burato.

Calcagno — Casalnuovo — Ceravolo —
Colasanto.

Del Bo — Di Leo — Dossetti

Fabriani.

Guariento.

Lazzati — Lucifredi.

Murgia.

Pera.

Resta.

Salizzoni.

Visentin Angelo.

**Si riprende la discussione del bilancio
del Ministero dei trasporti.**

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cuttitta, il quale ha presentato, insieme con gli onorevoli Leone-Marchesano, Larussa, Saija, Guerrieri Emanuele, Bontade Margherita, Concetti, Sammartino, Valandro Gigliola, Coppi, Vocino, Chatrian, Maxia, Ceconi, Giannini Guglielmo, Chiaramello, Cornia, Ghislandi, Barattolo, Caronia, Berti Giuseppe fu Angelo, Fadda, Nasi, Helfer, Marchesi, Sansone, La Malfa, Pieraccini, Lombardi Riccardo, Matteucci, Azzi e Bartole, il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

invita il Governo a porre sul piano delle concrete provvidenze da realizzare, nel più breve tempo, per la rinascita del Mezzogiorno, il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie, indispensabile per l'incremento del turismo e delle esportazioni agrumarie ed ortofrutticole dalle Calabrie e dalla Sicilia nel nord d'Italia e nei mercati europei, addive-
nendo alla costruzione del secondo binario nel tratto Battipaglia-Reggio Calabria, e nei tratti Messina-Palermo-Trapani e Messina-Siracusa».

L'onorevole Cuttitta ha facoltà di parlare e di svolgere il suo ordine del giorno.

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, concordo pienamente con la proposta di accentrare nel Ministero dei trasporti l'ufficio delle costruzioni ferroviarie, togliendolo al Ministero dei lavori pubblici, per le ottime ragioni

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

che sono spiegate dal relatore e che non mi indugio a ripetere. Vorrei anche aggiungere che concordo pienamente sulla necessità di un riordinamento legislativo e organico della disciplina dei trasporti su strada, perché troppi sono gli enti ai quali devono far capo coloro che hanno in uso un autoveicolo di qualsiasi genere per poterlo mettere in esercizio e per poterlo far circolare. Basti pensare che le pratiche relative dipendono, per il collaudo dal Ministero dei trasporti, per l'immatricolazione dal Ministero dell'interno, per l'iscrizione sul registro automobilistico dal Ministero delle finanze, per le prevenzioni dagli incendi, ancora dal Ministero dell'interno. Io trovo, pertanto, più che opportuna la proposta, formulata nella relazione sul bilancio, di creare, sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti (che è poi in sostanza quello che deve presiedere a tutto ciò che circola per trasportare persone o cose sia su rotabili sia su strade ferrate), un organismo che assorba tutte le funzioni amministrative, assistenziali, fiscali, ecc., attualmente distribuite fra i vari organi cui ho fatto cenno.

L'ordine del giorno che ho presentato insieme con circa trenta deputati di tutti i settori tende ad esprimere una vitale necessità, che si può dire ormai secolare, di noi meridionali.

Noi siamo collegati al nord con una ferrovia a binario unico. Chi l'ha percorsa ne conosce le gravi deficienze. Siamo troppo lontani da Roma e dal nord; abbiamo assoluto bisogno che quella linea sia a doppio binario. L'onorevole ministro Corbellini, nella sua profonda competenza in materia, non potrà disconoscere quanto sia enorme la differenza di rendimento e di traffico fra una linea a binario semplice e una linea a binario doppio: non si tratta del rapporto di uno a due; si tratta di un rapporto venti volte maggiore.

Ho detto nell'ordine del giorno che del doppio binario abbiamo assoluto bisogno per incrementare le nostre esportazioni: si tratta di prodotti ortofrutticoli e di agrumi, facilmente deperibili, e occorrono perciò mezzi celeri per farli giungere prestissimo nel nord Italia e nel centro Europa. Si è tentata in Sicilia la esportazione delle pesche primaticce per via aerea fino a Londra, ma è un trasporto che costa enormemente. Se avessimo la doppia linea, potremmo venire incontro alla nostra esportazione mediante treni merci rapidi, in grado di trasportare in 24 ore i prodotti dalla Sicilia e dalla Calabria nel nord Italia e nel centro Europa.

Vi è anche un aspetto turistico che balza evidente, e non starò quindi a dilungarmi per illustrarlo.

Consentite però che, come militare, faccia presente anche l'aspetto strategico di questa nostra richiesta. Noi non sappiamo che cosa l'avvenire ci riservi: ci auguriamo, insieme con il conte Sforza, che non accada la catastrofe. Egli è sicuro che non succederà niente, ma io non lo sono altrettanto. Se vi sarà la guerra, egli dice che fermerà il nemico a mezza strada col patto atlantico. Io ne dubito. Comunque, bisogna pensare che, se noi avremo, dicevo, la sciagura di una guerra, la Sicilia costituirà certamente una base da cui dovranno partire truppe, rifornimenti, ecc., per la difesa del nord. Avere una ferrovia a doppio binario vorrà dire molto!

Quanto costerà questo raddoppio? Io ho chiesto informazioni, ho fatto accertamenti, sia pur sommari. Le dirò, onorevole ministro, che la linea Battipaglia-Reggio Calabria è di 400 chilometri, la Messina-Palermo di 232, la Palermo-Trapani di 126, la Messina-Siracusa di 182: sono, in totale, 940 chilometri. Ora, ammettendo che 40 chilometri di linea risultino in galleria, ne resterebbero allo scoperto 900. Il costo pare sia di 150 milioni a chilometro allo scoperto e di 250 in galleria.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non nella Calabria però!

CUTTITTA. In Calabria vi sono molte gallerie, ma perciò ho considerato 40 chilometri al costo di 250 milioni al chilometro. Siccome il doppio binario non comporterà la costruzione di un piano stradale nuovo da per tutto, perché in molti tratti ci si può limitare a un allargamento, si arriva a una cifra di 120 miliardi come preventivo. Dove li prendiamo? Ella dirà che non vi sono ma io insisto ugualmente nella mia preghiera. Onorevole ministro, 120 miliardi costituiscono una somma cospicua, ma noi meridionali siamo capaci di aspettare, ci accontentiamo anche, molte volte, delle promesse nella speranza che siano realizzate, quando sono effettivamente realizzabili come questa che le sottopongo. Onorevole ministro, si fanno tanti piani: facciamone uno anche per la costruzione di questa ferrovia che è assolutamente necessaria. Io dico: si tratta di 120 miliardi; ebbene, se ne destinino dieci, dodici ogni anno per questa costruzione; se li faccia dare dal piano E. R. P. o da altre fonti. In tre, quattro anni, si arriverà a poco a poco a Sapri, a Santa Eufemia, a Reggio Calabria; vedrà, onore-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

vole Corbellini, faremo una bella festa, quando saremo in vista dello stretto! (*Si ride*). Quando poi arriveremo a Palermo le prometto che faremo murare una lapide-ricordo alla stazione centrale per festeggiare l'avvenimento; del banchetto che faremo all'albergo delle palme, poi, non le dico! Ma se non cominciamo mai, non ne verremo mai a capo. Facciamo qualcosa ogni anno, magari dieci chilometri l'anno, ma che si sappia che si sta lavorando per questa ferrovia.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma vi è già fino a Battipaglia!

CUTTITTA. Guardi, onorevole ministro, che ho già fissato il prezzo massimo (*Si ride*), come se si trattasse di un nuovo tronco ma, in effetto, la spesa risulterà minore. Pensi che il mio ordine del giorno in un quarto d'ora ha raccolto trenta firme; ne avrebbe raccolte molte altre se avessi continuato a farlo girare. Se in democrazia il desiderio espresso dalla maggioranza vuol dire qualche cosa, io la invito a tener conto di questa circostanza, e a non venirmi a dire poi che lo accetta solo come raccomandazione. È emanazione di tutti i partiti: lo accetti senz'altro! Veda di impostare questo problema. Noi «terroni» non le faremo premura alcuna: attenderemo che pazientemente ella ci comunichi, di tanto in tanto: quest'anno sono stati costruiti *tot* chilometri!...

Una voce all'estrema destra. È una garanzia per restare al Governo!

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Allora sì che sarebbe un bel guaio!

CUTTITTA. Passo ad altro argomento: il personale ferroviario. Io non sono molto competente in questioni sindacali come il collega che mi ha preceduto, ma, per pura combinazione, trattando una pratica assistenziale di una persona che a me si era rivolta (sapete come succede: gente che si rivolge al deputato anche senza conoscerlo), sono venuto a sapere una cosa che merita la nostra attenzione. Si tratta del regolamento sullo stato giuridico del personale delle ferrovie; credo sia ancora quello che vigeva all'epoca del ventennio, e non deve essere stato aggiornato perché la copia che ho qui parla di « ristampa ». Sentite ciò che si dice a proposito del personale al quale capita la disgrazia di una denuncia al tribunale. Si dice: « La sospensione dal grado con privazione dello stipendio a tempo indeterminato si applica senz'altro all'agente contro il quale sia stato emesso mandato di cattura e che comunque si trovi in stato di arresto o che debba espiare... », ecc..

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Si tratta di norma comune nello stato giuridico di tutti gli impiegati dello Stato.

CUTTITTA. Non discuto su ciò; la mia osservazione riguarda ciò che viene dopo: « essa (la sospensione) è data dai capi servizio, dai capi compartimento, dai capi delle sezioni compartimentali delle ferrovie », ecc.. Faccio rilevare che per gli ufficiali dell'Esercito, una misura di siffatta gravità era stabilita con decreto reale. Dico questo perché conosco lo stato giuridico degli ufficiali, e penso che il personale ferroviario andrebbe trattato in maniera analoga. Se l'ufficiale era protetto da un decreto reale, perché il personale ferroviario deve essere abbandonato nelle mani del capo compartimento o del capo officina? È questo un prepotere che non si dovrebbe ammettere: si arrivi almeno al direttore generale, se non si vuol giungere al ministro. Sospendere un funzionario dall'impiego e togliergli lo stipendio è un provvedimento molto grave.

Andiamo avanti. Dice il regolamento che la sospensione dura di regola finché sia cessata la causa che l'ha motivata. Durante questo periodo il direttore generale delle ferrovie può concedere una parte degli assegni spettanti al ferroviere sospeso dall'impiego, a titolo alimentare. E questo è giusto.

Ma — e ciò è molto più grave — il regolamento dice che in ogni caso, qualunque sia l'esito del procedimento giudiziario che ha provocato la sospensione dall'impiego, il direttore generale giudica definitivamente se e in quale misura siano a corrisponderli le competenze perdute durante il periodo della sospensione. In sostanza si dice: noi gli abbiamo sospeso lo stipendio, poi, a cose fatte, decidiamo se pagargli tutti o parte degli arretrati.

Ho poi consultato il regolamento sullo stato giuridico degli ufficiali, dove è detto: « Se il procedimento penale ha termine con ordinanza o sentenza definitiva che dichiari il fatto non sussistere, la sospensione viene revocata a tutti gli effetti ». Cioè l'ufficiale sotto accusa quando è stato sospeso dall'impiego, se condanna non v'è stata e l'ufficiale è stato assolto con formula piena, riceve gli assegni arretrati.

Io sono stato presidente di tribunale militare per due anni e mezzo dopo la liberazione, e mi è capitato il caso di un agente di pubblica sicurezza accusato di furto. È stato assolto con formula piena (la sua causa si trascinava da un anno e mezzo) e poi ho saputo che gli hanno corrisposto tutti gli arretrati, perché l'amministrazione della pub-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

blica sicurezza, cioè il Ministero dell'interno, si comporta come l'esercito per i suoi ufficiali.

Le ferrovie, invece, no. Il direttore generale delle ferrovie dice: a Tizio do tutti gli arretrati, e a Caio dò la metà! Come ho detto prima, io son venuto a sapere queste cose interessandomi di una pratica assistenziale.

Onorevole ministro, tutto ciò non è giusto e bisogna mettervi riparo. Il direttore generale delle ferrovie non deve avere questo potere. Quando il magistrato assolve, il suo giudicato si deve rispettare: per il rispetto dovuto alla magistratura. Senta cosa mi hanno risposto recentemente i suoi funzionari (si trattava di guarda merci accusato di furto ed assolto con formula piena): «Dagli accertamenti espletati al riguardo in sede amministrativa detto agente risulta responsabile dell'accusa per la quale era stato denunciato. Il magistrato non ritenne che gli indizi fossero sufficienti per pronunciare un giudizio di colpevolezza o anche una assoluzione dubitativa, e questa amministrazione, come sempre rispettosa dell'autorità della cosa giudicata, rimanda il guarda merci esente da ogni imputazione...», ecc. «Non se ne può però non tener conto dal punto di vista disciplinare, quanto alla corresponsione delle competenze ora richieste dall'interessato. Altro infatti è la natura del procedimento disciplinare e altra è quella del procedimento penale. Il fine, gli effetti e gli indici che il magistrato deve a volte non accogliere come cose concrete, possono costituire apprezzamenti degli organi dell'amministrazione i quali si giovano di una più completa conoscenza dei fatti, nonché del dipendente personale: elementi sufficienti a formare un convincimento morale di responsabilità».

Ecco l'assurdo: si arriva a un convincimento morale di responsabilità in perfetto disaccordo con quanto ha giudicato il magistrato.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. La giustizia amministrativa è cosa diversa.

CUTTITTA. La giustizia è una sola. Non cerchi di difendere...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non difendo.

CUTTITTA. Prenda atto e provveda. Pensi che uno sventurato è stato un anno e mezzo in carcere; ha speso tutto quanto aveva per gli avvocati e si è trovato poi in mezzo alla strada; è assolto e l'amministrazione non gli domanda nemmeno scusa; anzi, gli dice: il magistrato è stato poco accorto e

intelligente e ti ha assolto; ma io sono più furbo del magistrato e ti punisco levandoti lo stipendio. Onorevole ministro, la prego di occuparsi di questa grave questione. Alla prossima discussione sul bilancio dei trasporti me ne occuperò ancora, se ella non avrà provveduto.

Desidererei che ella facesse sì che in Consiglio dei ministri si addivenisse alla compilazione di un unico regolamento sullo stato del personale dipendente dallo Stato, perché esistono dissonanze straordinarie.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. La legge relativa verrà in Parlamento.

CUTTITTA. Ho scoperto un altro caso, a causa del quale farò guerra al Ministero della guerra (*Si ride*). Un operaio viene arrestato per furto: gli dicono che è un ladro; il tribunale invece riconosce che è una persona per bene e lo assolve con formula piena. Però, egli è stato sei mesi in carcere. Quando torna in libertà è licenziato per essersi assentato dal servizio per oltre sessanta giorni! Questa è roba da chiodi! La prego perciò, ancora, di voler rivedere questa materia in Consiglio dei ministri: mi creda, vale la pena di mettere fine a certe storture così incredibili, inique e inaudite.

Vorrei dire qualche parola sulle riduzioni ferroviarie. Sa, per il personale militare, onorevole ministro; quale trattamento è stato fatto agli ufficiali sfollati? Quattro scontrini all'anno! Si poteva lasciare loro il libretto ferroviario. Si tratta di ufficiali mandati a casa, a causa della riduzione di personale, con un trattamento economico tutt'altro che buono. Sia generoso, onorevole ministro, e lasci loro il libretto ferroviario di cui fruiscono in servizio, almeno fino a quando abbiano raggiunto i limiti d'età per essere collocati in pensione. Si tratta di persone che non ne abusano, che non possono abusarne, perché i biglietti, anche a riduzione, costano molto, costano troppo per le loro possibilità.

Onorevole ministro, le chiedo scusa se l'ho tediata con le mie divagazioni. Si ricordi che noi «terroni» aspettiamo. La prego di tener presente il nostro ordine del giorno: vedrà che è stato firmato anche dai settentrionali perché anche essi l'hanno ritenuto giusto.

Le raccomando, in particolare, ancora una volta, di prendere in seria considerazione la questione del regolamento del personale: è questione di giustizia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello presentato dall'onorevole Capacchione:

« La Camera,

ritenuta la necessità e l'urgenza che siano proseguiti con la massima sollecitudine, e portati a compimento entro il più breve tempo possibile, i lavori per la ferrovia Bari-Barletta, esigenza indilazionabile ed annosa aspirazione dei molti e popolosi comuni di quella zona, serviti attualmente da una tramvia a vapore, antiquata e mal ridotta, tecnicamente superatissima, e del tutto inadeguata ai molteplici bisogni di centri urbani, quali i comuni di Barletta, Andria, Corato, Bitonto, Terlizzi, ecc., che sono tra i più importanti e popolosi della provincia di Bari;

invita il ministro dei trasporti a provvedere in conformità ».

L'onorevole Capacchione ha facoltà di svolgerlo.

CAPACCHIONE. L'ordine del giorno esprime un'esigenza veramente indilazionabile di alcuni comuni della provincia di Bari, le cui popolazioni, da decenni ormai, attendono il compiersi di un'opera di vitale interesse per i loro molteplici bisogni...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Si tratta di lavori di cui è già prevista l'esecuzione.

ANGELINI, *Relatore*. I fondi relativi sono già stati stanziati.

CAPACCHIONE. Ritengo allora superfluo continuare, dopo queste assicurazioni del ministro e della Commissione, lo svolgimento del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Tozzi Condivi:

« La Camera fa voti

perché sia presentato al più presto un disegno di legge di iniziativa governativa, che coordini ed aggiorni le innumeri disposizioni legislative in materia di viabilità e di traffico stradale, le quali attualmente demandano le varie funzioni a separati e distinti organi dipendenti da diversi Ministeri, e perché tali funzioni — almeno per quanto riguarda il trasporto merci — siano tutte delegate all'Ente autotrasporti merce, il quale ha già una sua organizzazione nazionale con decentramento provinciale, tale da potere soddisfare ai bisogni di così importante ramo del traffico ».

Poiché l'onorevole Tozzi Condivi non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Capalozza:

« La Camera,

considerato che il ripristino della ferrovia metaurense attende ancora di essere completato dopo la distruzione per fatti di guerra:

che tale ripristino, con l'allacciamento all'importante centro universitario, artistico e turistico di Urbino, da un lato, e col centro industriale, commerciale e ferroviario di Fabriano, sulla linea Ancona-Roma, dall'altro, è necessario ed urgente sia per le esigenze del traffico e delle comunicazioni di una vasta zona produttiva, sia come contributo alla lotta contro la disoccupazione che affligge quella popolazione, sia, infine, per avvicinare la soluzione del problema della « ferrovia dei due mari », che dovrà legare l'Adriatico al Tirreno, dalle Marche alla Toscana,

fa voti

perché venga sollecitamente ricostruito il tronco finale della ferrovia metaurense, con i due distinti prolungamenti sino alla città di Urbino ed alla città di Fabriano ».

L'onorevole Capalozza ha facoltà di svolgerlo.

CAPALOZZA. Le richieste contenute nell'ordine del giorno che mi sono onorato di presentare alla Camera corrispondono, in tutto o in parte, — e ne sono avvalorate — ai voti, alle richieste, alle istanze, alle raccomandazioni, che sono venute e che vengono da vario tempo dalle autorità amministrative dei comuni della mia provincia, la provincia di Pesaro, e dai comuni delle province limitrofe marchigiane, umbre, toscane. Corrispondono, altresì — e ne sono avvalorate — ai voti, alle richieste, alle istanze alle raccomandazioni delle camere del lavoro, della stampa di ogni tendenza e di quella cosiddetta indipendente ed anche del convegno della democrazia cristiana che si è tenuto a Fermignano l'11 settembre 1949. Sicché può ben dirsi che in queste richieste vi sia una vera unanimità di consensi, al di sopra e al di fuori di ogni partito, di ogni corrente politica. Io mi permetto di ricordare all'onorevole ministro che la Fabriano-Urbino è stata ricostruita ed è esercita nel tratto Fabriano-Pergola, mentre nel tratto Pergola-Fermignano è da rifare completamente per un percorso di circa 40 chilometri, compresi i ponti che sono di una certa entità; e che la Urbino-Fano-Pesaro è stata riattivata da Pesaro attraverso Fano sino a Fossombrone e ricostruita nelle opere, ponti e gallerie sino a Fermignano e ad

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Urbino. Per riattivarla, in questo ultimo tratto, deve effettuarsi la sola posa del binario tra Fossombrone e Fermignano, per un percorso di 17 chilometri, mentre tra Fermignano e Urbino, per un percorso di non più di 6 chilometri, occorre la revisione del binario esistente e la sostituzione di poche rotaie.

Recentemente, si è appreso da una risposta che l'onorevole sottosegretario Mattarella, certamente d'accordo con l'onorevole ministro, ha dato al senatore Carrara, di parte democristiana, che per la ricostruzione della Fabriano-Urbino, occorre la spesa di un miliardo e che per il completamento e la riattivazione dell'intera linea Urbino-Fano-Pesaro occorre una somma di gran lunga inferiore. Pertanto, in base a questi dati, è a ritenersi che lo Stato abbia bisogno di tutto il corrente anno finanziario per provvedere alla Fabriano-Urbino, data l'entità delle opere, mentre, per la ultimazione della Urbino-Fano-Pesaro, trattandosi di lavori di poco conto, è da sperare — e io lo chiedo pressantemente all'onorevole ministro — che i lavori vengano appaltati subito e senza indugio iniziati, cioè prima dell'inverno, soprattutto allo scopo di combattere la piaga della disoccupazione che affligge quelle popolazioni.

Per accennare alla « ferrovia dei due mari », che dovrebbe unire l'Adriatico al Tirreno, cioè Pesaro, attraverso Fano, la valle del Metauro e la provincia di Arezzo in Toscana, a Livorno, mi limiterò a dire che si tratta di un antico progetto di largo respiro e di largo impegno, per il quale, però, la riattivazione della ferrovia metaurense, cioè della Fano-Fossombrone-Fermignano-Urbino, con allacciamento e collegamento a quell'importante centro commerciale, industriale e ferroviario che è Fermignano, deve essere considerato come uno dei presupposti essenziali e indispensabili, sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista logico.

Poiché sono nell'argomento delle aspirazioni delle nostre popolazioni, che sono contenute in limiti molto modesti e ragionevoli, come tutte le aspirazioni della nostra gente, semplice e laboriosa, non posso fare a meno di richiamare l'attenzione del Governo su un pericolo di cui si parla con molta insistenza nella provincia di Pesaro e nelle provincie limitrofe, sul pericolo, cioè, della chiusura della Rimini-Novafeltria, che unisce al mare, in modo economico ed agevole, la popolazione della Valle della Marecchia, che appartiene, come è noto, alla provincia di Pesaro.

Prego l'onorevole ministro di dare, in queste sede, assicurazione concreta, solenne

ed impegnativa, perché questo pericolo possa essere scongiurato: di dare, cioè, la garanzia che i lavori di ripristino, di riattamento di questa ferrovia siano al più presto completati e che alla linea vengano destinati mezzi di esercizio più moderni e più idonei a ridurre le spese e ad aumentare il traffico, in conformità, del resto, a quanto era stato deliberato sin dal 7 novembre 1947 dalla commissione interministeriale per la ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata.

PRESIDENTE. L'onorevole Bianco ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ritenuto che i mezzi di trasporto ferroviari di cui dispone il Mezzogiorno, e in particolare la Lucania, sono quanto di più deficiente ed arretrato si possa immaginare;

ritenuto che tale deficienza ed arretratezza costituiscono uno degli ostacoli principali che si oppongono o ritardano lo sviluppo economico e sociale di quelle laboriose popolazioni e ne determinano il basso tenore di vita;

ritenuto che la soluzione del problema dei trasporti nell'Italia meridionale è di portata nazionale ed assume carattere di massima urgenza ed inderogabilità;

ritenuto che per quanto riguarda la Lucania e nel quadro degli interessi di tutto il Mezzogiorno tali problemi si identificano con quelli della elettrificazione della linea Battipaglia-Potenza-Taranto, già precedentemente compresa nei programmi del Ministero dei trasporti, e del prolungamento della Bari-Matera — Montalbano Jonico fino allo scalo di Nova Siri e della trasformazione dello scartamento ridotto di detta linea a scartamento normale,

invita il Governo

a comprendere tra le opere da attuare con criterio della massima urgenza e contemporaneamente agli altri lavori di ricostruzione:

a) la elettrificazione della linea Battipaglia-Potenza-Taranto;

b) il prolungamento fino allo scalo di Nova Siri della linea Bari-Matera-Montalbano Jonico;

c) la trasformazione dello scartamento ridotto della linea di cui alla lettera precedente a scartamento normale o quanto meno l'allacciamento a scartamento normale del capoluogo di Matera alla ferrovia dello Stato ».

Ha facoltà di svolgerlo.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

BIANCO. Mi limiterò a leggere poche parole pronunziate dall'onorevole Porzio e poche righe di uno scritto del presidente della camera di commercio di Potenza. L'onorevole Porzio, a conclusione del convegno delle camere di commercio meridionali, tenutosi recentemente a Potenza e dal quale il Governo è stato completamente assente...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. V'era l'onorevole Porzio, vicepresidente del Consiglio.

BIANCO. Sì, si è spedito a Potenza solamente l'onorevole Porzio. Egli ha pronunziato queste parole: « Corbellini non ci presenti i suoi « conti della lavandaia » per negarci il diritto alla elettrificazione della Battipaglia-Potenza ». E questo è il mio primo punto all'ordine del giorno.

Il presidente della camera di commercio di Potenza ha scritto queste parole: « Non potevamo mai pensare che quest'opera che è in corso di esecuzione da molti anni addietro » — infatti ricordo che era stata iniziata sette anni fa ed era in programma trenta anni fa, e che il suo predecessore due anni or sono l'aveva dichiarata urgente — « sarebbe stata rinviata *sine die* da un partito al Governo che della questione del Mezzogiorno aveva fatto il suo impegno d'onore ».

Ella, onorevole ministro, sa benissimo che il problema della elettrificazione della Battipaglia-Potenza con prosecuzione fino a Metaponto era nel programma del Governo, fin dal 1919, con carattere di priorità assoluta. Venne il fascismo e non se ne fece più nulla: nel 1942, sia pure con tanto ritardo, il fascismo si accorse che era un'opera che si doveva fare. Vennero iniziati i lavori che furono poi sospesi a causa degli eventi bellici.

Successivamente vi è stato un grande convegno sui problemi della viabilità nel Mezzogiorno, a Napoli nel gennaio del 1947, se non erro. In quella sede un funzionario del Ministero ripeté ancora una volta che della elettrificazione della Battipaglia-Metaponto non era più da discutere, perché si trattava di una cosa che andava fatta immediatamente.

In quel convegno, onorevole ministro, il suo predecessore, Ferrari, rispondendo all'intervento dell'onorevole La Malfa (il quale pose l'accento sulla necessità di provvedere a costruzioni in quei luoghi ove nulla si era fatto in passato, senza attendere che si espletasse tutto il programma per la ricostruzione (semmai — aggiungeva l'onorevole La Malfa — vediamo se v'è la convenienza), accettò in pieno tale punto di vista e cioè che bisognava provvedere subito a nuove

costruzioni nel Mezzogiorno. Parlò di « nuove costruzioni » e non di svecchiamento; e soggiunse che non v'era nemmeno da guardare i conti, perché non si trattava di una gestione privata ma di una pubblica amministrazione e lo Stato sentiva il bisogno di venire incontro a queste esigenze, manifestando anche la certezza che la spesa non sarebbe stata mal fatta.

Invece, da quando ella ha assunto il dicastero dei trasporti, il problema è stato definitivamente abbandonato e se ne sono dette di tutti i colori, e perfino che questa ferrovia è di secondaria importanza. Onorevole Corbellini, dica un po', la sua ferrovia, la « porrettana », non è forse di ultima importanza, dato che v'è una linea che — come diceva l'onorevole Imperiale — « vola » da Firenze a Bologna? Ma, nonostante ciò, la vecchia « porrettana », che fa servizio unicamente locale, è elettrificata e non molto tempo fa vi è stato apportato ancora un miglioramento, ossia l'impianto a corrente continua, mentre prima era a corrente trifase!

Ma, anche se la Battipaglia — Metaponto fosse da considerare linea di medio traffico, io le domando: il giorno in cui si verificasse un sinistro — come è accaduto non molto tempo fa con il disastro sul ponte di Ogliastro sulla Napoli-Reggio Calabria — ella attraverso quale altra linea avvierà il traffico? Non ha che la Metaponto-Potenza-Battipaglia-Napoli.

Inoltre ella sa, o dovrebbe sapere, che sulla Battipaglia-Metaponto su un percorso di 118 chilometri vi sono ben 51 gallerie, nel tratto Persano-Calciiano, con una forte pendenza per cui da una parte e dall'altra è necessario servirsi della spinta. A chi come me viaggia spesso su quella linea, capita non di rado di dover fare marcia indietro:

Ancora: ella sa che nel 1944-45 abbiamo avuto 500 vittime sotto una galleria, perché il treno non riuscì a uscirne fuori. Vi sono stati più di 500 morti asfissati, le cui famiglie, sia detto tra parentesi, non hanno ancora avuto un soldo di indennità dal suo Ministero. Infine, questa linea ha il carattere non di una ferrovia di medio traffico, ma di una ferrovia che può servire domani per la deviazione del traffico ove venisse meno altrove o fosse insufficiente la linea tirrenica. Quest'opera si rende assolutamente necessaria, e non è il caso che ella faccia dire che per fare questi lavori occorrono 13 miliardi. Ne occorrono sì e no 2 o 3; e non è detto poi che questi lavori si debbano fare in un giorno. Ma non è detto neanche che questo problema si debba accantonare, e si debba far rispondere,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

come è avvenuto nell'agosto ultimo scorso, che per le suddette ragioni si ritiene che sia prematuro sperare a breve scadenza nella risoluzione del problema della elettrificazione delle linee in corso. Noi meridionali facciamo un passo innanzi e due indietro: questa è la situazione. Certamente non possiamo assolutamente rallegrarci della sua presenza a quel posto, onorevole Corbellini, perché dobbiamo dire che per noi è stata una jattura.

Anche del problema che ho posto al secondo punto del mio ordine del giorno, il prolungamento della Bari-Matera-Montalbano con trasformazione dello scartamento ridotto in scartamento normale, dovrei qui parlare a lungo.

I treni partono ma per un nonnulla si fermano, magari perché un chiodo è caduto sulle rotaie. I treni in partenza da Bari spesso si fermano dopo qualche stazione perché non possono andare più innanzi, perché funzionano male, e via di questo passo. Ella ritiene concepibile che un'intera provincia debba restare in queste condizioni? Ancora pochi giorni fa, sabato sera, a quest'ora, sono arrivato a Bari, ma il treno era già partito senza aspettare la coincidenza. Era arrivato il senatore Genco...

GUADALUPI ...e lo hanno fatto tornare indietro!

BIANCO. Questo avete fatto per il Mezzogiorno! Ci si dice che non è possibile attuare la trasformazione dello scartamento ridotto della Bari-Matera-Montalbano in scartamento normale, perché si tratta di una zona montagnosa! Ma vengano a Matera a vedere! Dove sono le montagne? Ma se la ferrovia è stata appunto costruita per poi essere trasformata a scartamento normale! Comunque, si rende necessario prolungare questa ferrovia nell'interesse di tutti, se si vuole che il bilancio della società sia attivo: si tratta di un breve tronco per congiungere Montalbano con Nova Siri sulla linea Metaponto-Reggio Calabria. È necessario provvedere ad attuare la trasformazione da binario a scartamento ridotto a binario a scartamento normale, per lo meno per congiungere il capoluogo alle due ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Onorevole Bianco, il tempo a sua disposizione è già trascorso: la prego di concludere.

BIANCO. Sapete che per trasportare qualsiasi merce da Matera a 20 chilometri di distanza si spende quello che verrebbe a costare il trasporto da Matera a Roma qualora non si dovesse eseguire il trasbordo? Ecco

perché sulle linee calabro-lucane non si effettuerà mai alcun trasporto di merci.

PRESIDENTE. Onorevole Bianco, non posso consentirle di prolungare oltre lo svolgimento del suo ordine del giorno.

BIANCO. Signor Presidente, ella mi toglie la parola, ma non so se sarà d'accordo quando noi diremo alle nostre popolazioni che, per le esigenze della Camera che deve andare in vacanza, viene differita la trattazione di problemi la cui soluzione esse attendono da anni.

PRESIDENTE. Onorevole Bianco, se le sue parole potessero assicurare la soluzione di questi problemi, la Camera evidentemente acconsentirebbe a che ella continuasse.

Segue l'ordine del giorno Viviani Luciana:

« La Camera,

considerata la gravissima entità di danni subiti dalle popolazioni colpite dall'alluvione del 2 ottobre ultimo scorso;

preso atto della grande azione di solidarietà promossa dalle organizzazioni democratiche, che hanno inviato nelle zone colpite danaro, viveri, indumenti e che hanno offerto ospitalità a circa un migliaio di bambini delle zone più colpite,

invita il ministro

a concedere il trasporto gratuito ai bambini ospitati temporaneamente presso famiglie di lavoratori onde stimolare e incoraggiare nuove iniziative assistenziali verso le popolazioni colpite da un immane disastro ».

La onorevole Viviani ha facoltà di svolgerlo.

VIVIANI LUCIANA. Il mio ordine del giorno trae origine da una risposta che il ministro Corbellini ha dato a una richiesta della Confederterra per far ottenere il viaggio gratuito a un migliaio di bambini (che alcune famiglie di lavoratori dell'Italia centro-settentrionale si erano offerti di ospitare) vittime delle zone colpite dall'alluvione del 2 ottobre.

Non posso evidentemente indugiare sul disastro che ha colpito la nostra regione e sugli ingentissimi danni che hanno di conseguenza colpito la nostra popolazione. Si parla di migliaia e migliaia di danneggiati, di migliaia e migliaia di famiglie e, dunque, di bambini, rimasti senza tetto, accampati nelle scuole o nelle caserme. Questo disastro, come era evidente che dovesse avvenire, ha dato luogo a una campagna di solidarietà in tutto il paese, che ha fatto convogliare in

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

questa regione colpita viveri, indumenti e ogni altro genere di assistenza e di conforto.

Come ho detto, alcune famiglie di lavoratori dell'Italia centro-settentrionale si sono offerte di ospitare un migliaio di questi bambini: ed è per loro che era stato richiesto il biglietto gratuito.

Il ministro ha risposto che plaudiva all'iniziativa, che era commosso della generosità dei lavoratori che avevano compiuto questo gesto, ma che, per ragioni di bilancio...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È una questione di competenza, non di bilancio.

VIVIANI LUCIANA. Ora, noi sappiamo che ella è molto preoccupata del *deficit* del suo bilancio e l'ha dimostrato in molte occasioni, tanto che quasi direi che la sua preoccupazione potrebbe esser presa per moneta buona, se non vi fossero taluni precedenti abbastanza indicativi in questo senso.

Noi ci crediamo infatti autorizzati a ritenere che non siano proprio i mille bambini sinistrati delle nostre zone che avrebbero potuto, con il loro viaggio gratuito, recare un aggravio al *deficit* delle ferrovie dello Stato, e che, negando tale facilitazione, si rechi un reale sollievo al bilancio delle ferrovie stesse. Ci crediamo autorizzati a ritenere ciò, ove si tenga presente — sia detto senza alcun intento polemico — che per i pellegrini dell'Anno Santo sono previste riduzioni del 40 e anche del 70 per cento.

Noi non possiamo dunque prestar fede alle preoccupazioni del ministro Corbellini, quando poi queste preoccupazioni si fanno così acute proprio nel momento in cui noi chiediamo un minimo di agevolazione per un'iniziativa assistenziale che si propone di togliere dal fango — perché purtroppo oggi le case dei nostri lavoratori non sono che buchi pieni di fango — un migliaio di questi bambini che hanno la possibilità di trascorrere l'inverno presso famiglie di lavoratori dell'Italia centro-settentrionale.

Poter avere una agevolazione di questo genere significa stimolare ulteriormente tale iniziativa, significa far sì che nuovi lavoratori si sentano spinti a richiedere un maggior numero di bambini. Perché oggi i lavoratori, che sono nelle difficoltà economiche che tutti conosciamo e che si sobbarcherebbero anche il grave peso di mantenere questi bambini durante l'inverno, di assisterli e nutrirli, in molti casi non possono sobbarcarsi all'onere delle spese di viaggio, che è l'ostacolo maggiore allo sviluppo dell'iniziativa.

Ecco perché noi ci eravamo rivolti al ministro dei trasporti chiedendo che, in relazione a questo purtroppo così grave disastro che ha colpito il nostro paese, vi fosse anche il contributo del Ministero dei trasporti. Il ministro Corbellini ci ha consigliato di rivolgerci al ministro dell'interno. Noi lo avevamo già fatto prima ancora che ella, onorevole ministro, ce lo consigliasse, però non abbiamo avuto una risposta.

Quindi, noi ci rivolgiamo a lei sicuri che vorrà rivedere questa sua decisione in modo che, di fronte alla gravità del disastro, all'ingente numero di famiglie che sono state colpite, di fronte al grande slancio e al sacrificio cui andranno incontro questi lavoratori che ospiteranno questi bambini, vi sia anche da parte del Ministero dei trasporti questo contributo che, indubbiamente, renderà più facile questa iniziativa la quale potrà permettere ad un maggior numero di bambini di trascorrere un inverno non in ambienti malsani, umidi o antigienici ma in case pulite e accoglienti di lavoratori.

Mi auguro che da parte anche dei colleghi della maggioranza questa nostra proposta, che mi pare così modesta, così sensata e così priva assolutamente di qualsiasi sapore polemico, possa essere accettata in modo che il Parlamento dimostri non soltanto che non ha ignorato il disastro che ha colpito il nostro paese, ma che anzi ha voluto contribuire, con il suo voto favorevole a questo ordine del giorno, a che questa campagna di solidarietà e di assistenza venga incrementata e sviluppata. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno delle onorevoli Gallo Elisabetta, Viviani Luciana, Coppi Ilia e Diaz Laura:

« La Camera,

considerata la grave insufficienza di vagoni ferroviari messi a disposizione delle mondine nel periodo della monda, insufficienza che quest'anno si è manifestata in misura allarmante, perché nonostante le assicurazioni del ministro, le mondine sono state costrette a viaggiare in carri bestiame, senza luce, senza servizi igienici, giustificando ciò con la mancanza di carrozze di terza classe,

invita il ministro

a provvedere, per la prossima stagione di monda, a un adeguato numero di vetture di terza classe, onde consentire a queste lavoratrici un viaggio più confortante e dignitoso ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Siamo d'accordo: sarà provveduto.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

VIVIANI LUCIANA. Va bene; purché non si ripeta quel che è accaduto l'anno scorso.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Mi impegno nei limiti delle umane possibilità. Stia tranquilla.

VIVIANI LUCIANA. Allora rinunzio a svolgere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Bettinotti:

« La Camera,

ai fini dell'equità e della giustizia, nonché dell'auspicata distensione degli spiriti, esprime il voto che agli esonerati politici per atteggiamento antifascista delle ferrovie dello Stato, i quali si trovano, tuttavia, in attesa della loro sistemazione, sia praticato almeno il trattamento riservato a tutti, o quasi, gli epurati fascisti che vennero riammessi in servizio ».

L'onorevole Bettinotti ha facoltà di svolgerlo.

BETTINOTTI. Ho già detto in altra sede ciò che penso della ventilata amnistia, né ho ragione di rettificare ora il mio dire. Ma se a giustificare le proprie perplessità taluno disserta sulla distensione politica e sociale del paese, mi sia pur lecito osservare che a tale distensione altre più costruttive strade conducono, strade che nessuno accenna non dico a percorrere, ma nemmeno a considerare come esistenti.

Cito il calzante esempio offerto, per l'appunto, dal bilancio che stiamo discutendo. Nella relazione, dovuta alla esperta e ferratissima penna del collega onorevole Angelini, è fatto riferimento esplicito a un impegno di 9 miliardi (non sono una bazzecola!) per il pagamento di pensioni a circa 20 mila esonerati.

Sono le vittime che l'onorevole Torre — buon'anima! — all'inizio della propria gestione commissariale credette opportuno immolare (sono sue dichiarazioni) sull'altare del miglior andamento del servizio. Tutti sanno, invece, che le ragioni dei licenziamenti in massa sono di natura ben diversa e cioè attengono a un bestiale settarismo politico ormai, per nostra fortuna, dissolto nel tempo. Ora davanti a un caso del genere non è possibile non constatare che a liberazione avvenuta quei veri e propri "sacrificati ad esigenze del più ottuso schiavismo" si trovano ancora relegati nel limbo dell'incertezza.

Ciò che avrebbe dovuto, dopo il 25 aprile 1945, costituire il primo e pregiudiziale do-

vere riparatore del Governo succeduto al naufragio totalitario, è fermo ancora fra le spire di una procedura che sembra fatta apposta per ingarbugliare piuttosto che per risolvere i problemi. Per contro — ed è questo il tragico ed insieme il grottesco del problema — si è stati fin troppo solleciti a sistemare tutti gli epurati fascisti i quali, tranne poche trascurabili eccezioni riferentisi ai casi di più clamoroso collaborazionismo, sono stati reintegrati nelle loro normali occupazioni.

L'altro giorno passeggiavo per il nostro « transatlantico » con un ex deputato ed ex ferroviere (un bel tipo che voi conoscete anche per la sua candida chioma, l'onorevole Secondo Ramella, il quale mi ha narrato il suo caso veramente straordinario. Lo cito perché è un caso che si riflette anche sugli altri del genere e quindi assurge a esponente — diciamo così — di un sistema. Egli dovette, per essere stato eletto deputato nel 1919, chiedere l'esonero dal servizio, prescritto dalle leggi allora vigenti. Sciolta la XXVI legislatura, l'alto commissario delle ferrovie dello Stato (che era appunto il famigerato onorevole Torre cui mi sono già riferito), lo invitò a riprendere il servizio, e il caro nostro ex collega, che non aveva rendite da dissipare, naturalmente accettò e con piacere. Senonché, all'atto della accettazione, egli venne richiesto di un atto di sottomissione al regime, pena la defenestrazione definitiva. L'onorevole Secondo Ramella, che è uno dei più vecchi e provati dirigenti dell'antico sindacalismo socialista di buona lega, rifiutò e allora fu messo bellamente sul marciapiede. Ebbene — lo credereste? — l'amministrazione di Villa Patrizi e per essa l'onorevole Corbellini (che pure in altri campi ha diritto a tanti titoli di riconoscenza nazionale, ed io gliene rendo atto) si ostina a non considerare questo come un esonero determinato da motivi politici, sicché l'interessato ha dovuto ricorrere al Consiglio di Stato che non potrà tardare a riconoscere il suo buon diritto.

Di fronte a questa che a me sembra una vera e propria enormità e che non rappresenta un episodio sporadico, è ben legittimo domandarsi se il ferroviere deputato, firmando l'atto di sottomissione al regime, e cioè rinnegando se stesso, sarebbe o meno stato riassunto e quindi messo nelle condizioni di continuare la sua carriera fino al massimo grado consentito dai suoi meriti nel servizio. E che v'è di più politico (aggiungo: di più nobilmente politico) che la moti-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

vazione del rifiuto da lui opposto alla sua reintegrazione? Se questo non è un caso in cui il coefficiente politico è evidente, francamente io non so quali altri casi si possano citare. Pare impossibile che davanti a tanta evidenza, ripeto, vi sia chi persevera nel non voler vedere e capire. Sono queste anomalie (e mi riallaccio a quanto ho detto prima) questi sfasamenti, queste ingiustizie, i fattori precipi dello stato di disagio in cui tanta gente in Italia si trova. Ed è precisamente rimuovendo tali anomalie, tali sfasamenti, tali ingiustizie, che si compirà in effetti quell'opera di distensione politica e sociale che altri chiede all'amnistia.

Badate: qui non si vuole incrudelire (e il mio temperamento personale ne è alieno) contro alcuno; anzi si ritiene che un provvedimento riparatore per quei fascisti che furono tali in buona fede e che comunque non si macchiarono di particolari indegnità, sia stato opportuno. Qui si chiede (ed è il minimo che si possa chiedere) che da un tale trattamento, improntato a lungimirante indulgenza, non siano esclusi coloro che al momento più pericoloso ed impegnativo furono antifascisti. Chiedere questa perequazione di trattamento può sembrare ironico e grottesco, ma traduce una realtà di fatti più che controllabile.

L'onorevole Corbellini, per la sua amministrazione (particolarmente implicata nella faccenda) e anche altri ministri (per le rispettive amministrazioni, ma in minor grado) sono personalmente innocenti, forse, di tale stato di cose; ma hanno, secondo me, il torto di non opporsi con la necessaria risolutezza al pacifico « tran-tran », al sistema del tirar via di certa burocrazia che li circonda, nella quale abbondano tanti nostalgici inguariti e inguaribili. È questo appunto il terreno su cui in gran parte la concordia nazionale potrà, con un minimo di sacrificio, realizzarsi.

Credo, onorevoli colleghi, di non avere abusato della vostra pazienza, e di aver messo il dito con la delicatezza dovuta su una piaga che è interesse comune di rimarginare, per la distensione e la pacificazione del paese! (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Sallis ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerate le specialissime condizioni della Sardegna e la sua particolare situazione geografica,

invita il Governo

a migliorare e incrementare le linee ferrate attualmente gestite dallo Stato, completando le attrezzature e gli impianti esistenti, in modo da renderli adeguati alle esigenze commerciali dell'isola, anche nei rapporti col continente;

ad avviare con sollecitudine i rapporti commerciali e le comunicazioni marittime fra la Sardegna e la madre patria a mezzo di navi traghetto, tecnicamente più rispondenti allo scopo;

impegna altresì il Governo

a rimuovere e a sanare l'insostenibile situazione delle ferrovie concesse, in special modo delle « Complementari », la cui inefficienza non può essere sanata che con un intervento responsabile e risolutivo dello Stato ».

Ha facoltà di svolgerlo.

SALLIS. Rendo anzitutto chiara testimonianza al Governo per quanto attiene al servizio delle ferrovie sarde gestite dallo Stato, le quali prospettano una situazione che, se non è ideale, promette tuttavia di migliorare nelle attrezzature e in tutti gli aspetti del servizio. Debbo però in proposito fare alcuni rilievi d'importanza, onde facilitare il raggiungimento di un servizio veramente soddisfacente.

Anzitutto s'impone la costruzione in Sardegna, magari in vari esercizi finanziari, delle nuove officine di grande riparazione per locomotive, automotrici e veicoli, e ciò allo scopo di ottenere un migliore rendimento tecnico e finanziario, e per dare modo anche agli operai di compiere il loro lavoro in locali sani, attrezzati e adeguati alle esigenze del servizio isolano.

Altro problema vitale è lo spostamento degli impianti della trazione della stazione di Sassari nella zona prevista, da ormai troppo tempo, dal piano regolatore, per la realizzazione del quale è stata espropriata una larga zona di terreno da oltre 20 anni. Tale spostamento consentirà di poter ricavare nell'area attualmente occupata da tali impianti un fascio di binari, necessarissimo per la composizione dei treni; composizione che attualmente viene effettuata su due soli binari di corsa.

La situazione del piazzale della stazione di Olbia è del tutto insufficiente. Bisogna separare il servizio della trazione, costituito da una sola rimessa locomotive e dei relativi binari di servizio, dai binari di servizio al

movimento treni. La stazione di Olbia non va considerata come una qualsiasi stazione. Essa rappresenta il punto di contatto tra la Sardegna e il continente. Ragioni di dignità e decenza, oltre che di necessità impellente, impongono una soluzione radicale ed adeguata. Un razionale ampliamento dell'attuale fabbricato viaggiatori rientra nelle elementari esigenze della zona, che quotidianamente ci sospinge verso le coste continentali.

È necessario raddoppiare i binari della linea Cagliari-Decimo, di soli 17 chilometri, a opera e a carico del Ministero dei lavori pubblici, e ciò anche in relazione alla progettata e iniziata costruzione della nuova linea Villa Massargia-Carbonia, i cui lavori dovrebbero essere ormai sollecitati e finiti in un breve periodo di tempo. La ferrovia Villa Massargia-Carbonia consentirà un più rapido approvvigionamento del carbone del « Sulcis », eliminando inutili e costose manipolazioni del carbone stesso. La sollecita costruzione dei binari di tale linea riuscirà di grande vantaggio per il traffico carbonifero.

Anche la Sardegna deve essere dotata di automotrici di nuovo tipo (gruppo 990), in modo che tutti i viaggiatori di classe, in arrivo con il postale ad Olbia, possano con un direttissimo giungere a Cagliari in 4 anziché in 7 lunghe ore, quante attualmente impiega il treno a vapore. In tal modo l'attuale composizione del diretto potrebbe essere alleggerita, ciò che consentirebbe di assegnare a tale treno anche il trasporto della posta e quello dei viaggiatori di terza classe, con sensibili ed efficaci ripercussioni su tutto il servizio.

Come già nell'anteguerra, il collegamento con l'arrivo del piroscafo a Civitavecchia sia attuato da una coppia di automotrici che, partendo dal porto omonimo, consente la partenza immediata e l'arrivo a Roma con 50 minuti di anticipo rispetto all'orario attuale, abbastanza lungo per chi ha già viaggiato per terra e per mare di giorno e per tutta l'intera notte. A questo punto non posso non invitare il Governo a risolvere finalmente l'annoso problema del porto di Civitavecchia, il più importante del litorale che va da Napoli a Livorno, e che costituisce lo scalo più diretto della Sardegna. Il porto di Civitavecchia è insufficiente, inadatto, tecnicamente e commercialmente infelice.

A tutti è noto il grave disagio dei viaggiatori sardi sulla attuale linea marittima. Occorre prenotarsi, per potere avere una cuccetta, almeno una settimana prima della data stabilita per la partenza. Chi ha assoluta

necessità di partire deve adattarsi a trascorrere una notte in bianco, cosa quanto mai incomoda specialmente quando il mare è agitato.

Costosissimo è poi il trasporto delle merci, per l'elevato prezzo delle tariffe sul percorso marittimo, per le operazioni di carico e scarico, per i ritardi di presa e consegna delle merci, per la maggiore solidità degli imballaggi, ecc. Ad eliminare tutti questi guai che non consentiranno mai ai produttori sardi di poter inviare merci deperibili nel continente a prezzi che possano sostenere la concorrenza di altri mercati, si richiede, ed è indispensabile che si provveda a studiare e a impostare delle apposite navi-traghetto da servire per viaggiatori e per il trasporto di carri completi. Non dovrebbero esservi difficoltà tecniche, perché anche i tecnici hanno ammesso tale possibilità, e non vi è dubbio che solo in tal modo possa assicurarsi, valorizzare e incrementare la produzione di molti prodotti, quali carni macellate, formaggi, latticini in genere, prodotti ortofruttili, vini, ecc., che la Sardegna potrebbe immettere nei mercati del continente a prezzi vantaggiosi.

Soltanto l'amministrazione delle ferrovie dello Stato incontra una spesa annua superiore ai 30 milioni di lire a titolo di rimborso alla « Tirrenia » per i viaggi dei propri agenti e famiglie residenti in Sardegna. Se si tiene conto delle spese di sovvenzione che lo Stato corrisponde alla società, della sicura attrazione di traffici che si verrebbe ad ottenere evitando inutili spese di trasbordi, del vantaggio che i sardi tutti risentirebbero dall'impiego di navi-traghetto, si deve convenire che la spesa relativa all'allestimento di sole 3 navi traghetto, sufficienti per tale servizio, può essere largamente compensata dagli innumerevoli benefici che se ne trarrebbero.

E parlo ora delle ferrovie concesse. Qui, effettivamente, onorevole ministro, siamo in un campo penoso e tragico, il più spinoso del problema ferroviario della Sardegna.

Tre società gestiscono linee ferroviarie in Sardegna: Complementari, Strade ferrate sarde, Ferrovie meridionali.

Le ultime due, di recente costituzione, pur dibattendosi in gravissime condizioni finanziarie, funzionano meno male possibile. Le linee, invece, delle Complementari sono in una situazione desolante e paurosa. Hanno armamenti di binari così deboli da renderne veramente preoccupante l'esercizio sotto il punto di vista della stessa incolumità dei viaggiatori. Ella, onorevole ministro, lo sa sicuramente. In sostanza l'armamento va

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

completamente rinnovato e con la massima urgenza, se si vogliono evitare guai veramente seri.

Che dire poi delle vetture, sconquassate, prive di qualsiasi conforto, della deficienza dei carri, ecc.? Le Complementari non hanno neppure i mezzi finanziari per provvedere alle più elementari spese di esercizio. È incredibile: comprano a chili persino il carburo e i chiodi! E quel che è veramente tragico, inumano, è che non hanno la possibilità, perché vivono alla giornata in attesa che lo Stato dia le somme necessarie, di pagare puntualmente il personale, che pure lavora alacramente in pessime condizioni, e che ha diritto alla mercede spettantegli; non pagano il carbone, e la ditta fornitrice non vuole consegnarglielo perché è in credito di somme favolose, non possono provvedere ad acquisti sulla piazza, neanche di piccoli quantitativi di materie indispensabili all'esercizio, perché i fornitori non sono stati pagati: insomma un servizio ferroviario inesistente e in stato fallimentare. Ma questa è una compagnia zingaresca, non una società che gestisce un servizio pubblico essenziale. Tutto questo non è ammissibile, onorevole ministro; ella ha il dovere di intervenire, perché, tra l'altro, è una situazione deprimente ed umiliante per tutta l'isola, giacché una situazione simile non può non avere sinistre conseguenze in molteplici settori della vita isolana.

Poiché lo Stato paga inutilmente, e inutilmente continuerà a pagare le sovvenzioni, senza neanche la prospettiva di un servizio possibile, occorre che lo Stato si sostituisca all'esercizio privato assumendone la gestione diretta, lasciando anche, almeno per ora, lo scartamento ridotto, per ridurlo ed eliminarlo progressivamente, secondo un piano organico e razionale. Così come si è fatto per le ferrovie calabro-lucane, per le quali il Parlamento poco tempo fa ha stanziato 900 milioni di lire. La realizzazione di questa direttiva dovrebbe impegnare lo Stato, che deve dimostrarsi sensibile dinanzi alle necessità economiche, sociali e civili dell'isola, anche perché ciò rappresenta l'unico modo di valorizzare le linee attualmente in servizio, le quali, in caso contrario, continueranno a non rispondere alla loro destinazione e a rappresentare un gravoso quanto inutile onere per lo Stato. Il continuo stillicidio di milioni a favore di una società privata costituisce una specie di paralisi progressiva del servizio.

Così pure dovrebbe trasformarsi a scartamento normale la Sassari-Alghero, come del resto già è stato promesso dall'attuale mini-

stro, per consentire lo sviluppo del vasto comprensorio di bonifica di Alghero e della Nurra.

E in ultimo, per facilitare l'inoltro dei carri completi delle ferrovie a scartamento ridotto Sassari-Sorso, Sassari-Tempio, e per ora anche della Sassari-Alghero, si potrebbe istituire una terza rotaia sulla Sassari-Porto Torres, in modo da poter inoltrare le merci provenienti da tale linea a Porto Torres, che assicura il collegamento con l'Italia settentrionale. In tal modo si attirerebbero i traffici di notevole mole, vincendo la concorrenza dei mezzi automobilistici, in quanto gli speditori e i produttori che debbono avviare le merci in continente o riceverle, preferiscono rivolgersi all'impiego degli autocarri perché evitano trasbordi nella stazione di Sassari, il deterioramento delle merci, i furti, ecc., Tale impianto non comporterebbe forti spese ed assicurerebbe notevoli guadagni.

Onorevoli colleghi e onorevole ministro, quanto vi ho prospettato non ha nulla d'iperbolico e d'irrealizzabile. Si tratta soltanto di intelligenza e di sensibilità. Si tratta di elementare comprensione e di buona volontà. Col mio ordine del giorno intendo impegnare seriamente la sensibilità e la buona volontà del Governo nei riguardi delle moderate e più che giuste aspirazioni della Sardegna, che ha diritto, se non di prosperare, almeno di vivere senza eccessive pene, nel concerto delle consorelle regioni più fortunate della madrepatria.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Cara:

« La Camera,

considerata la preoccupante situazione in cui mensilmente viene a trovarsi tutto il personale delle « Ferrovie complementari » e delle « Strade ferrate sarde », impossibilitato a percepire regolarmente le competenze mensili;

considerata anche l'urgenza di migliorare il materiale ferroviario e le condizioni di trasporto,

fa voti:

1°) che nel prossimo bilancio 1950-51 sia adeguatamente aggiornata l'ordinaria sovvenzione di esercizio, onde le due società abbiano la certezza di poter comunque fare assegnamento su di una somma regolarmente stanziata;

2°) che data l'esiguità della somma stanziata nel bilancio 1949-50 — somma che sarà senz'altro assorbita dai sussidi già deliberati

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

— si provveda subito ad uno stanziamento straordinario;

3°) che la sistemazione dei 245 chilometri di ferrovie secondarie con impiego di veicoli automotrici, di cui al piano proposto dal comitato tecnico della commissione per il piano regolatore delle ferrovie, sia la prima ad essere attuata fra le opere del primo gruppo del piano stesso.

Considerato poi lo stato di disagio materiale e morale in cui vengono a trovarsi i cantonieri (e le loro famiglie) della rete statale sarda nelle attuali case cantoniere prive di ogni conforto e lontane dai centri abitati, bisognose, in massima parte, di grandi riparazioni,

invita il Governo

a riservare nel bilancio del 1950-51, capitoli speciali per somme da destinarsi alla costruzione — nella rete sarda ed in qualunque altra parte della rete statale del paese ove se ne riconoscesse la necessità — di case sestuple: composte cioè, di 6 appartamenti ciascuna, sufficienti quindi per una intera squadra.

Tali case, s'intende, dovrebbero essere collocate press'a poco, nel baricentro di ciascun cantone, in modo però da trovarsi vicino a una stazione oppure ad un paese ».

L'onorevole Cara ha facoltà di svolgerlo.

CARA. Deve lealmente riconoscersi che innanzi alle distruzioni causate dalla guerra si è compiuto veramente uno sforzo formidabile, tale da permettere, in breve tempo e con larghezza di mezzi, una sicura ripresa in un settore di così fondamentale importanza per la vita del paese, quale è quella dei trasporti.

Molto dunque si è fatto e molto si sta facendo ma, mi sia consentito dire che molto v'è ancora da fare, specialmente in certe e per certe regioni, specialmente per la mia, per la nostra Sardegna. E quando voi dite d'amare la Sardegna — e soprattutto quando date prova tangibile di simpatia alla Sardegna — voi confermate di essere generosi e intelligenti. Generosi perché riparate alla colpevole indifferenza degli organi responsabili che nei decenni passati abbandonarono quasi totalmente la nostra isola: intelligenti perché ogni forma di progresso e di benessere che contribuirete a realizzare in Sardegna si rifletterà nel benessere nazionale.

Quando, per esempio, avrò l'onore e la possibilità d'intervenire nello svolgimento di una interpellanza, già da tempo presentata dal collega Fadda e firmata anche da me, sulla immediata attuazione di un piano di

razionale popolamento della Sardegna non occorrerà — credo — un grande sforzo per dimostrare che con tale piano sarà possibile risolvere in buona parte, l'arduo problema nazionale della disoccupazione.

Mi si consenta quindi d'attirare l'attenzione dell'onorevole ministro su alcune deficienze che tutto il popolo sardo lamenta nel settore dei trasporti.

Mi conforta al riguardo la dichiarazione che lo stesso onorevole ministro fece in una riunione di deputati sardi: ammettendo che la generosa Sardegna non aveva mai avanzato proteste clamorose; dichiarazioni che sotto altra forma, ma con lo stesso spirito, fece in Parlamento nella seduta del 23 settembre dello scorso anno: mi confortano inoltre le lusinghiere parole dell'onorevole Angelini nella sua e ampia e chiara relazione, promettenti ai traffici della Sardegna un sostanziale miglioramento nell'interesse delle popolazioni e dell'economia dell'isola; mi conforta infine la vostra comprensione, onorevoli colleghi.

Si vuol dunque venire incontro ai bisogni della Sardegna anche nell'importante settore dei trasporti? Ebbene, due — fra i tanti — sono i problemi di cui imploro per ora l'immediata soluzione. Uno riguarda le « Ferrovie complementari » e le « Strade ferrate sarde », l'altro le ferrovie dello Stato.

Tutti sappiano in quali tristi condizioni versano per molteplici cause, le ferrovie complementari e le strade ferrate sarde: tristi condizioni cui lo Stato cerca far fronte con la corresponsione di sussidi integrativi che purtroppo sono inadeguati e che purtroppo vengono corrisposti con notevole ritardo.

Accenno solo, ad esempio, che per il 1949 di fronte a uno sbilancio delle Ferrovie complementari, al 31 ottobre, di lire 500 milioni, lo Stato ha corrisposto sussidi integrativi per solo 190 milioni, con uno sbilancio quindi, in soli 10 mesi, di 310 milioni; e di fronte a uno sbilancio delle Strade ferrate sarde di lire 250 milioni, ha corrisposto 90 milioni, con uno sbilancio, quindi, sempre in soli 10 mesi, di 160 milioni. Se a ciò si aggiungono gli sbilanci degli anni precedenti, che per le ferrovie complementari ammontano a 80 milioni e per le strade ferrate sarde a 85 milioni, si arriva a uno sbilancio complessivo per le due aziende di ben 635 milioni.

È evidente che in tali condizioni il personale non è sicuro di ricevere a fine mese le competenze dovute e che tutto l'esercizio ferroviario soffre, con giusto lamento delle popolazioni che viaggiano male e, spesso, con

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

scarsa garanzia della loro incolumità. È questo soprattutto l'assillo continuo: il ritardo delle paghe al personale.

Onorevole ministro, tutti i mesi vi sono telegrammi, lettere, pressioni dalle autorità, dai sindacati, specialmente dagli stessi interessati che hanno innanzi lo spettro dello sbilancio familiare se non vengono corrisposte regolarmente le competenze loro spettanti. Onesti lavoratori non devono vivere in continua ansia: dovrebbero soprattutto, poter lavorare sereni e tranquilli.

Mi è doveroso far rilevare — a evitare facili critiche — che l'esercizio ferroviario ha contenuto e contiene le spese al disotto dei limiti indispensabili. Il numero degli agenti è di appena due a chilometro. La spesa complessiva dell'esercizio per il 1948 è di appena lire 1 milione e 300 mila a chilometro, spesa che è senza dubbio la più bassa di tutte le ferrovie concesse.

Per evitare il ritardo delle paghe, si potrà dire, basta ricorrere alle banche per anticipazione sui sussidi integrativi periodicamente assegnati dalla Commissione interministeriale finanziaria. E infatti la società ha potuto ottenere dalla Banca nazionale del lavoro di Roma le anticipazioni necessarie per liquidare le competenze di tutto il personale fino al mese di agosto del corrente anno e a tutto lo scorso settembre al personale residente a Cagliari e a Macomer. Sino a ieri doveva ancora essere pagato per lo stesso mese di settembre tutto il personale residente lungo la linea. E la banca, non essendo ancora rientrata in possesso delle somme già anticipate, si rifiuta di concedere prestiti, e da ciò l'impossibilità — perdurando questa situazione — di poter garantire le paghe del personale della linea, relative allo scorso settembre.

Con l'approvazione del bilancio in discussione vi sarà un po' più di respiro. Ma sino a quando? Forse sino a dicembre e non oltre. Occorrerà allora uno stanziamento straordinario: è assolutamente necessario. Ma comunque, passeranno dei mesi prima di ottenerlo: e nel frattempo come si provvederà alle paghe del personale? Come far fronte a tutte quelle spese per materiali di cui le ditte fornitrici non concedono il pagamento dilazionato? Come mantenere tutto l'esercizio in efficienza?

Si rende dunque necessario nel 1950-51, onorevole ministro, l'aggiornamento della sovvenzione di esercizio, onde essere sicuri di poter fare assegnamento su di una somma che sia regolarmente stanziata nel bilancio dei trasporti.

Sicuro che l'onorevole ministro del tesoro — comprendendone la necessità e l'urgenza — accoglierà la richiesta di una sovvenzione straordinaria per tutto l'esercizio finanziario in corso, faccio voti che l'eventuale ripartizione sia fatta tempestivamente e le relative somme siano tempestivamente assegnate alle due società. Penso che con questa soluzione si possa con più ampio respiro e soddisfazione guardare al programma proposto per la sistemazione ferroviaria stradale della Sardegna, per il cui intero espletamento occorrerebbero circa 10 anni.

Al riguardo, onorevole ministro, io mi permetto di insistere — perché presto possa essere realizzato tutto un piano di modernizzazione — a che la sistemazione dei 245 chilometri di ferrovie secondarie con impiego di veloci automotrici sia la prima a essere attuata fra le opere del primo gruppo del piano stesso.

Poche parole ora per il secondo problema da me accennato.

Non possiamo non riconoscere i vari miglioramenti nei lavori di ampliamento, di costruzione e di ricostruzione degli impianti delle ferrovie già attuati ed in via di attuazione. Anche qui v'è molto da fare e l'onorevole ministro conosce meglio di me ciò che è più urgente. Per esempio, occorrerebbe subito ampliare la stazione di Cagliari e quella di Sassari, insufficienti quasi ad accogliere i numerosi e ben graditi veicoli nuovi (vetture e carri) di recente inviati in Sardegna; occorrerebbe anche l'ampliamento della stazione di Olbia; occorrerebbe raddoppiare la linea Cagliari-Decimo, in vista soprattutto dell'ultimaazione della linea Villa Massargia-Carbonia, ecc.

Ma a me interessa chiedere ora la cortese attenzione dell'onorevole ministro — e la vostra, onorevoli colleghi — su un delicato problema: le case per i cantonieri. Attualmente i cantonieri statali abitano in parte in case private. Queste, nella quasi totalità dei casi, sono lontanissime dal luogo del lavoro: tale lontananza presenta gravi inconvenienti che è facile comprendere. Quelli poi — e sono la maggior parte — che abitano in case cantoniere, sono addirittura in condizioni penose.

Le case cantoniere della rete statale sarda mancano di acqua che viene rifornita a mezzo di treni, e ciò avveniva prima con molta irregolarità, perché solo dal 1° settembre scorso è stato fatto un programma regolare di treni-acqua. Dette case cantoniere per la vetustà (si pensi che sono state costruite dall'ex « Reale sarda ») sono in pessime condizioni

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

e avrebbero bisogno di grandi e costose riparazioni. Inoltre, le famiglie dei cantonieri sardi, sono, in genere, molto numerose ed accade spesso che i figli e le figlie, già grandi, debbano dormire nello stesso ambiente magari nella stessa camera dei genitori, con quali effetti morali è facile immaginare. Non basta. Tali case cantoniere sono, spesso, lontanissime dal più vicino abitato, il che complica il rifornimento familiare e rende spesso impossibile inviare a scuola i ragazzi. Le distanze enormi poi fan sì che gli agenti giungano sul posto già stanchi, il che abbassa notevolmente il loro rendimento.

Ora, per ovviare a tali inconvenienti si ritiene opportuna una costruzione di case che dovrebbero essere composte di 6 appartamenti ciascuna (sufficienti, cioè, per una intera squadra); e dovrebbero essere collocate, press'a poco, nel baricentro di ciascun cantone, in modo però da trovarsi vicino a una stazione, oppure a un paese. Dovrebbero essere costruite con criteri di rigida economia, tenendo anche presenti le particolari abitudini degli inquilini: e perciò ritengo che la spesa di ogni palazzina potrebbe essere contenuta in circa 8 milioni di lire. Tale spesa porterebbe, oltre agli evidenti vantaggi sociali, anche diretti vantaggi economici all'amministrazione, come: *a)* la possibilità di risparmiare le somme che dovrebbero, inevitabilmente, essere spese per riparare ed ampliare le attuali case cantoniere; *b)* la possibilità di sistemare nelle case cantoniere vicino alle stazioni gli agenti subalterni del servizio movimento ove se ne presentasse la possibilità; *c)* la possibilità di effettuare utili trasferimenti; *d)* un parziale risparmio nell'approvvigionamento idrico, ecc.

Prego quindi l'onorevole ministro di accogliere e far suoi questi miei voti che io riassumo nell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare, in modo che nel prossimo bilancio siano riservati capitali speciali per somme da destinarsi alla costruzione di queste case in Sardegna e ovunque se ne riconoscerà la necessità o l'utilità.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, avete spesso detto di guardare con simpatia alla Sardegna! Ebbene, dimostratelo, approvando il mio ordine del giorno!

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Semeraro Santo:

« La Camera,

considerata la necessità di risolvere i problemi dei trasporti nel Mezzogiorno;

tenuto presente che la soluzione di tale importante problema -- per la vita delle popolazioni del Mezzogiorno -- porterebbe un naturale contributo alla soluzione della industrializzazione e della disoccupazione, così grave in queste regioni,

invita il Governo a decidere:

1°) l'elettrificazione della linea ferroviaria Milano-Lecce ed il suo completamento del doppio binario nei tratti ove questo manca;

2°) l'elettrificazione della linea Brindisi-Taranto-Potenza-Napoli;

3°) inoltre, stante la grave situazione in cui versano le officine pugliesi, quali la S.A.C.A. di Brindisi, le officine San Giorgio di Taranto, le acciaierie di Giovinazzo, ecc., l'assegnazione a queste officine di una quota parte di quel materiale da riparare o da fondere delle ferrovie, onde impedire la chiusura di queste officine prive di lavoro;

4°) infine, che sia migliorato il materiale ferroviario usato sulle linee del Mezzogiorno ».

L'onorevole Semeraro ha facoltà di svolgerlo.

SEMERARO SANTO. Il mio ordine del giorno mira a porre dinanzi al Parlamento e al Governo alcuni problemi specifici inerenti alle nostre popolazioni meridionali con la speranza che, una volta posti in discussione al Parlamento, essi possano essere dal Governo esaminati, studiati e risolti anche se alcuni di essi non sarà possibile risolverli con i fondi del bilancio ma bisognerà ricorrere al fondo speciale E. R. P.

Una cosa è certa, onorevoli colleghi: da oltre un anno noi siamo chiamati a votare leggi d'urgenza che comportano una spesa di miliardi su miliardi di lire a beneficio del Mezzogiorno e delle isole, ma noi meridionali e in special modo noi pugliesi o lucani siamo costretti a dover constatare che ben poco è cambiato nella amministrazione ferroviaria da quando Brindisi per parecchi mesi fu scelta come capitale d'Italia da un governo in fuga.

Se facciamo astrazione dalla ricostruzione della stazione di Foggia e dallo stanziamento dei fondi per la trasformazione della tramvia Andria-Barletta, tutto è rimasto o quasi allo *statu quo*. Eppure, noi pugliesi si sperava che, nell'opera di ricostruzione che il Governo repubblicano aveva intrapreso, una nostra ardente aspirazione, quella cioè dell'elettrificazione della linea Milano-Lecce, con il completamento del doppio binario, avrebbe final-

mente avuto esecuzione, specie in questi ultimi anni in cui si parla tanto spesso di rinnovamento nelle zone depresse del sud. Ma invece sembra che né con i fondi di bilancio né con quelli speciali dell'E. R. P. vi sia la buona volontà, da parte del Governo, di portare a compimento quest'opera fondamentale per la tanto conclamata industrializzazione del Mezzogiorno creando così per le nostre popolazioni un gravissimo pregiudizio economico, morale e sociale.

In fondo, onorevoli colleghi, è un problema di denaro ma anche di buona volontà governativa, poiché non si tratta di elettrificare tutta la linea Milano-Lecce (l'elettrificazione della linea attraverso l'Italia settentrionale e centrale sino ad Ancona è un fatto compiuto); si tratta solo di completarla nel suo tratto meridionale. E così si può dire del suo doppio binario, il quale vuole essere completato nei tratti San Severo-Pescara e Bari-Lecce, evitando così ai treni le lunghe soste nelle stazioni e i continui ritardi per gli incroci.

Ma a proposito del doppio binario Bari-Lecce, mi permetta di richiamare brevemente alla sua attenzione, onorevole ministro, la grave situazione in cui si trovano sei comuni della provincia di Brindisi. Quando 70 anni or sono gli ingegneri costruirono la linea ferroviaria, scelsero, non sappiamo perché, un tracciato che, lasciata Monopoli e andando verso Brindisi, si allontana sempre più dai centri abitati per cui: Fasano ne dista 4 chilometri; Cisternino 12; Ostuni 4; Carovigno 5 e San Vito dei Normanni 10. Col passare del tempo queste distanze hanno cominciato a pesare sulla vita di questi paesi e particolarmente sui più lontani. Eppure, trattasi di grossi centri agricoli dai 18 mila ai circa 30 mila abitanti. Questa inferiorità in fatto di comunicazioni ha inciso e incide, naturalmente, sulla possibilità di traffico e, quindi, sullo sviluppo economico e sociale di questi centri. Noi sappiamo che il problema di creare un nuovo tracciato alla linea ferroviaria, che si avvicini a questi centri abitati, è grave e richiede quantità di mezzi; pur tuttavia esso non può più oltre essere differito. Quelle popolazioni si agitano, fanno pubblici comizi capitanati dalle rispettive amministrazioni comunali e minacciano di passare all'azione non pagando le tasse.

Nei periodi elettorali, specie da parte dei candidati di parte governativa, numerose sono le promesse; ma, passate le elezioni, nessuno più se ne ricorda. Per cui, onorevole ministro, vorrei invitarla, dato che dovrà essere fatto

il doppio binario Bari-Lecce, a esaminare la possibilità di dare al tratto Monopoli-Brindisi un nuovo tracciato che si avvicini ai centri abitati dei 5 comuni cui ho accennato. Trattandosi di soddisfare i bisogni di oltre 100 mila abitanti, la maggiore spesa, onorevole ministro, sarebbe più che giustificata; i comuni sono disposti d'altro canto a venire incontro all'amministrazione ferroviaria nella costruzione delle nuove stazioni ferroviarie, non costituendo ciò per essi alcun serio sacrificio (perché risparmierebbero le somme che attualmente spendono per sovvenzionare i servizi automobilistici). Perciò, onorevole ministro, richiamo vivamente la sua attenzione affinché ella prenda a cuore questo problema, lo esamini e lo porti a compimento al più presto, non solo nell'interesse di quelle popolazioni che da decenni e decenni attendono questo atto di giustizia riparatrice, ma anche della stessa amministrazione ferroviaria che vedrebbe enormemente aumentato il traffico ferroviario di quella zona.

Nel secondo punto del mio ordine del giorno chiedo l'elettrificazione della linea Brindisi-Taranto-Napoli; linea che è di grande importanza sia per le nostre popolazioni delle provincie di Brindisi e Taranto, sia per il commercio con la Lucania e la Basilicata e sia per il traffico dei viaggiatori che devono portarsi nella capitale del Mezzogiorno: a Napoli. Il viaggio attualmente è di per sé assai lungo (12 ore) e penoso per il pessimo materiale che viene adoperato. È necessaria quindi la sua elettrificazione, per guadagnare tempo e veder ridotte le ore di viaggio, e il miglioramento del suo materiale al fine di rendere questa linea più proficua agli interessi di quelle popolazioni, che sembrano destinate a esser sempre dimenticate.

Sono queste soluzioni di problemi fondamentali, a carattere interregionale e nazionale, che da decenni attendono le nostre popolazioni. Perciò rivolgo formale invito, all'onorevole ministro dei trasporti e al Governo, a prenderli in esame e a risolverli.

Onorevoli colleghi, voglio ora richiamare la vostra attenzione, e quella del Governo, sul fatto che, mentre tanto si parla di industrializzazione del Mezzogiorno, sono proprio le poche officine del Mezzogiorno che, invece di prosperare, licenziano e minacciano sempre nuovi licenziamenti o sospensioni di operai per mancanza di lavoro.

Affinché ciò non avvenga perché l'amministrazione ferroviaria non assicura — almeno per le riparazioni o le fonderie — una maggiore quota parte alle officine del Mezzogiorno, al

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

fine di evitare che la S. A. C. A. di Brindisi, i cantieri e le officine San Giorgio di Taranto, le fonderie di Giovinazzo, ecc. gettino sul lastrico centinaia di lavoratori per mancanza di lavoro? Ciò sarebbe di grande utilità in un momento in cui tanto abbisogna di essere riparato e migliorato il materiale usato dall'amministrazione ferroviaria sulle linee del Mezzogiorno, specie ora che a grandi passi ci avviamo ai mesi delle piogge e del freddo. Per cui, onorevole ministro, raccomando alla sua attenzione e comprensione che ai lavoratori di queste officine che da anni lavorano o hanno per anni lavorato per il suo Ministero, dimostrando di essere dotati di grandi capacità tecniche e dando ottimi risultati, non venga a mancare il lavoro.

Permettetemi, onorevoli colleghi, ancora poche parole sul materiale ferroviario usato nelle linee del Mezzogiorno, al fine di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro perché metta fine a un simile stato d'inferiorità con il nord d'Italia. Sovente accade di viaggiare, su treni di linee locali, con vetture (di terza e anche seconda classe) sporche, le quali vengono lavate molto di rado, o con vetture di seconda classe con panno sudicio e sedili rotti. Anche quelle di prima classe lasciano molto a desiderare (quando vi sono, perché nelle linee locali mancano del tutto). Su alcune linee sovente vengono usate vetture di terza classe dei treni internazionali per la prima e la seconda classe. Anche sulla linea Lecce-Roma le vetture lasciano a desiderare: è sufficiente che vi sia un po' di pioggia perché nella vettura non si possa più restare giacché piove dappertutto. E non sono storielle, onorevole ministro, ma fatti ben precisi. Numerosi colleghi della maggioranza governativa possono confermarvi quel che è avvenuto sul rapido Roma Lecce il 1° ottobre ultimo scorso: nelle vetture di prima classe pioveva come se si fosse stati all'aperto. Può tutto ciò continuare ancora a lungo mentre le direzioni delle officine minacciano di chiudere i battenti perché prive di lavoro?

Onorevole ministro, è necessario che un tale stato di inferiorità dei cittadini italiani che viaggiano sulle linee del Mezzogiorno finisca. L'anno scorso ella promise al collega onorevole Capacchione che avrebbe migliorato tale stato di cose. Poco o nulla è stato fatto. Ora è necessario passare dalle promesse ai fatti.

Quelli che sinora ho esposti sono problemi di carattere generale. Voglio brevemente in-

trattenermi, richiamandovi l'attenzione dell'onorevole ministro, su alcuni problemi a carattere provinciale che hanno per quelle popolazioni una importanza fondamentale.

Onorevole ministro, se mi permette, vorrei rivolgerle una domanda: a quando la costruzione della nuova stazione ferroviaria per la città di Taranto, essendo stata l'attuale riconosciuta inadatta all'importanza raggiunta dalla città e al suo intenso traffico? Ricordo che circa un anno fa mi si fece qualche promessa, che tale è rimasta sino ad ora. Un'altra aspirazione dei tarantini e anche dei leccesi è quella di vedere le loro due città, capitali dello Jonio e del Salento, unite da un tratto ferroviario che passi dal grande centro vinicolo di Manduria. Oggi i tarantini per portarsi a Lecce (o viceversa i leccesi per portarsi a Taranto) devono fare il giro da Brindisi oppure da Francavilla; altrimenti devono servirsi di mezzi automobilistici. Fino a quando, onorevole ministro, deve durare questo stato di cose?

Brindisi reclama da anni il sottopassaggio al passaggio a livello della stazione della via Appia, che, allorché il passaggio a livello è chiuso (e ciò avviene moltissime volte al giorno) il traffico di questa strada nazionale viene paralizzato creando inconvenienti, imbottigliamenti e incidenti di ogni sorta. Che intende fare l'onorevole ministro? Perpetuare un tale stato di cose? Ma, oltre al sottopassaggio della stradale appia e oltre a ingrandire per le esigenze del traffico la stazione di Brindisi, specie in vista all'Anno Santo, si rende indispensabile la costruzione di sottopassaggi nella stazione medesima affinché il viaggiatore possa, senza tema d'incidenti, accedere alle pensiline. E questi sottopassaggi, con l'afflusso dei pellegrini che verranno per l'Anno Santo dall'oriente e degli emigranti che saranno istradati dalle varie regioni meridionali, potranno rendere un immenso servizio al traffico della stazione di Brindisi.

Onorevole ministro, ancora una domanda: quando farà mettere la luce alla stazione di Tutturano? Seimila popolani da anni la reclamano. Io da un anno. Mi si risponde che non vi sono quattrini. Ma è proprio possibile che l'amministrazione ferroviaria non trovi 40 o 50 mila lire per portare la luce nella stazione di Tutturano? Se veramente questo è il motivo, io proporrò ai seimila abitanti di Tutturano di fare una colletta il cui importo sarà offerto all'amministrazione ferroviaria per pagare le spese al fine di dare la luce alla loro stazione e permettere loro di non vagare

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

al buio nelle serate d'inverno. Ma io penso che sia piuttosto un problema di mancanza di buona volontà e che vi sia del preconcetto (indegno da parte di un governo che pur si dice democratico).

Anche per Mesagne non vi può essere pensilina perché non vi sono quattrini; invece la stessa si costruisce a Monopoli perché questa è stata sollecitata non da un oppositore ma da un senatore democristiano.

Onorevole ministro, questi fatti non fanno onore né a lei né al suo Governo, ma ci danno la dimostrazione che tutto va come sotto il passato regime, essendo la vostra attività uniformata da una specie di nepotismo di partito. Così facendo sacrificate le giuste e ardenti aspirazioni di popolazioni che anelano al loro rinnovamento. Se ella crede di poter continuare su tale strada, onorevole ministro, si sbaglia. Per cui è necessario cambiarla: non più falsi raggiri, non più fallaci promesse cui più nessuno crede, ma fatti; solo fatti ci vogliono. Altrimenti, onorevole ministro e signori del Governo, vi troverete di fronte a grandi masse di popolo meridionale decise a rinnovarsi per sé e per l'Italia.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Gullo, Bruno, Mancini e Suraci:

« La Camera,

ritenuto che il problema della rinascita del Mezzogiorno e della Calabria in ispecie (la quale è una delle regioni più depresse), è di carattere nazionale ed urgente, e va affrontato e risolto immediatamente non soltanto sul piano delle affermazioni teoriche;

ritenuto che, nel campo dei trasporti ferroviari nulla è stato fatto in Calabria, per un effettivo miglioramento rispetto al passato;

ritenuto che tale settore è di vitale importanza per il razionale sviluppo della economia calabrese e per il miglioramento del tenore di vita delle laboriose popolazioni della regione;

ritenuto che la linea ferroviaria del litorale jonico e quelle trasversali Paola-Cosenza, Sant'Eufemia-Catanzaro Marina e Cosenza-Sibari sono tra le più trascurate d'Italia e costituiscono costantemente un pericolo per l'incolumità delle persone, specie la Paola-Cosenza;

ritenuto che la loro sistemazione ed elettrificazione si impone;

ritenuto che il raddoppio dei binari della ferrovia litorale jonica è vitale per lo sviluppo dei traffici tra Sicilia, Calabria e Puglia e il resto dell'Italia,

invita il Governo:

1°) a predisporre i piani da attuare nel più breve tempo possibile per: a) una stabile sistemazione delle linee ferroviarie sopramenzionate; b) la loro elettrificazione; c) il raddoppio del binario della ferrovia Reggio-Metaponto;

2°) a migliorare subito il materiale rotabile e gli orari sulle linee ferroviarie predette ».

Poiché i presentatori non sono presenti, s'intende che abbiano rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Guidi Cingolani Angela Maria, Bianchini Laura, Pacati, Riva e Titomanlio Vittoria:

« La Camera,

deducendo alcune considerazioni di carattere morale, sociale e assistenziale dall'esame del bilancio dei trasporti,

ha fiducia che il ministro:

a) nel campo delle migrazioni interne: provveda affinché nei viaggi di trasferta per la campagna risicola non vengano più adoperati i così detti carri chiusi;

b) nel campo delle facilitazioni di tariffe ferroviarie a determinate categorie: conceda almeno un viaggio gratuito ogni anno, per i congiunti dei caduti in guerra (genitori, vedove, orfani) e conceda facilitazioni a nuclei famigliari in genere ed in particolare per le famiglie dei dipendenti statali;

c) nel campo della previdenza: esamini se non sia il caso di provvedere alla istituzione di una assicurazione contro la tubercolosi, tenuto conto delle particolari condizioni di ambiente, di orari e di lavoro dei ferrovieri;

d) nel campo della funzione sociale e assistenziale dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato: plaudendo alla lodevole e integrale assistenza dei figli dei ferrovieri nelle colonie estive, trasformi alcune di queste in colonie permanenti per salvaguardare la salute e la vita di quei fanciulli che ne abbiano bisogno e aumenti il numero degli orfani ricoverati nei collegi ».

La onorevole Guidi Cingolani ha tacoltà di svolgerlo.

GUIDI CINGOLANI ANGELA MARIA. Poco fa la onorevole Viviani ha presentato un ordine del giorno che corrisponde al primo punto del mio. L'onorevole ministro ha preso impegno di tener conto delle nostre richieste; tuttavia, mi si consenta, visto che in questa aula, mi trovo tra coloro che raramente par-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

lano, di dire qualche parola in merito. Non voglio soltanto fare dei rilievi, ma voglio, contrariamente a quanto accade quasi sempre nelle nostre discussioni, manifestare il mio compiacimento per l'opera del ministro in merito al quarto punto del mio ordine del giorno.

L'onorevole ministro, dunque, ha preso impegno di provvedere a che nella prossima campagna risicola i viaggi delle mondario avvengano in condizioni più umane.

In alcune mie recenti esperienze durante le ultime campagne risicole ho dovuto constatare che le condizioni di viaggio delle risaiole, in confronto di quelle da me studiate *in loco* oltre 25 anni fa, sono assai peggiorate.

I viaggi sono lunghi, disagiati, privi delle più elementari e indispensabili comodità e vengono effettuati nella stagione torrida. Erano allora vagoni di terza classe, eppure anche allora si domandava che le condizioni di tali viaggi migliorassero, tuttavia esse erano un po' più umane di quanto non avvenga ora.

Siamo tornati indietro più di 30 anni, e non è per sfiducia verso di lei, onorevole ministro, se insisto su questo argomento, ma solo per rafforzare il suo impegno.

L'altr'anno io ebbi contatti con la direzione compartimentale di Milano ed ottenni promesse; ma quest'anno ci siamo trovati ancora nelle stesse condizioni.

Mi rendo conto delle difficoltà, per la mancanza dei vagoni; ma, d'altra parte, se v'è stato un fervore di opere di ricostruzione veramente encomiabile, specialmente da parte del suo dicastero, veda di pensare anche a queste lavoratrici, che si spostano da una provincia all'altra, sottoponendosi a disagi, che forse pochi conoscono. Chiedo che nell'anno prossimo siano esclusi i carri chiusi, cioè i carri bestiame.

Una volta, onorevole ministro, parlando con lei, rimasi commossa, sentendola così al corrente di tutta la vita dei ferrovieri (ella ha vissuto con loro) e ammiravo con quanto amore e solerzia ella attendesse a rinnovare la vita del Ministero dei trasporti e a concretare l'opera iniziata dai suoi predecessori. Anch'io, per rendermi meglio conto dei bisogni delle risaiole, ho viaggiato con loro; e mi astengo dal rendere conto delle mie amare impressioni.

Il punto b) dell'ordine del giorno, si riferisce alle facilitazioni delle tariffe ferroviarie. Mi sono molto interessata alle esigenze delle famiglie dei caduti in guerra. In sede più opportuna, mi riservo di parlarne più a fondo.

Oggi, in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, mi limito solo a una proposta che risponde a una delle aspirazioni dei congiunti dei Caduti. Cosa avevano prima? I biglietti a riduzione del 70 per cento. Cosa hanno oggi? Nulla, a eccezione di biglietti gratuiti alle famiglie indigenti, cioè munite di certificato di povertà. Si concede, cioè, il viaggio gratuito all'indigente e all'eventuale accompagnatore, per ricovero in istituti di cura, in ospedali o in cliniche o per cure ambulatorie presso tali istituti, in ogni caso non per cure climatiche e simili.

Molte delle famiglie dei Caduti, tanto duramente provate, anche se non hanno il certificato di povertà, si trovano in condizioni difficili, potrebbero usufruire della ospitalità di parenti o di amici, o di pensioni a prezzi ragionevoli, ma non possono portarvi i loro bambini, perché le spese di viaggio incidono troppo fortemente sul loro modesto bilancio.

Onorevole ministro, fra il certificato di povertà e la possibilità di chi può pagare, esiste una gamma di necessità. Vi sono povertà ignorate che hanno il pudore di non volersi manifestare; vi sono necessità di cure, soprattutto per i figliuoli; altre necessità che sorgono dal fatto di dover raggiungere congiunti in gravi condizioni di salute. Consideri tutto ciò nel quadro delle pensioni di cui godono queste famiglie: vedrà come effettivamente la mia richiesta in fondo non sia così esigente. Basterebbe ripristinare la concessione del 70 per cento, tramite l'Associazione delle famiglie dei Caduti o concedere un biglietto gratuito all'anno. Confido, onorevole ministro, nel suo alto senso di comprensione, trattandosi di una categoria di persone che hanno diritto a un particolare, riconoscenza, affettuoso interessamento da parte dello Stato.

Desidero fare qualche altra considerazione di carattere generale in merito alle facilitazioni tariffarie di cui sarebbero beneficiate molte famiglie.

Si potrebbe diminuire a sole quattro persone il limite minimo di quindici persone previsto dalla vigente tariffa per comitive, quando si tratti di viaggi compiuti da gruppi familiari e cioè da persone appartenenti ad un'unica famiglia.

Le tariffe sono alte, onorevole ministro. D'altra parte le famiglie che viaggiano per diporto non sono molte, anzi poche. Le altre viaggiano per necessità. Il viaggio è quasi una spesa accessoria in confronto della spesa di soggiorno. Eppure un'agevolazione sarebbe già un sollievo.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Non mi dica poi, onorevole ministro, che chiedo troppo se domando una maggiore facilitazione per le famiglie dei dipendenti dello Stato (in attività di servizio e in pensione), e di tutto il personale fruente del regolamento trasporti militari, le quali già beneficiano, per effetto della concessione speciale e del regolamento predetto, della tariffa n. 5 (50 per cento) anche per viaggi isolati, affinché sia prevista l'applicazione più favorevole, la tariffa n. 6 (60 per cento) quando viaggino in gruppi di almeno tre persone della stessa famiglia.

Passo ora al punto c) del mio ordine del giorno. Si tratta di un problema della massima importanza, tanto importante che bastano poche parole per illustrarlo: si raccomanda da sé.

Sembra quasi impossibile che fino a oggi non si sia provveduto ad istituire in favore dei ferrovieri l'assicurazione contro la tubercolosi. I ferrovieri debbono essere considerati in modo particolare sotto questo aspetto. È un lavoro che logora quello che compiono. Logora tanto che, a differenza del personale di altre amministrazioni, è previsto che essi vadano in pensione a 58 anni. Il personale di macchina, personale viaggiante, personale di stazione, personale addetto al movimento, cantonieri, ecc., lavora di giorno e di notte. Non sono certamente io che devo convincere lei, onorevole ministro: ella è già convinto. I ferrovieri fruiscono oggi delle prestazioni dell'E. N. P. A. S. per un massimo di sei mesi, oltre questo non v'è altra assistenza.

Vengo all'ultimo punto (*dulcis in fundo*), lieta (in mezzo a richieste, rilievi, critiche e proteste di ogni genere) di poter cogliere questa occasione per esprimere il compiacimento dei ferrovieri che hanno usufruito per i loro figliuoli delle colonie estive. Le domande sono state 11.800, e 11.800 sono stati gli ospiti nelle colonie marine e montane, per la sollecitudine che il ministro ha dimostrato e per l'amorevole solerzia dei funzionari preposti all'opera di assistenza.

Ho poi altri dati che volentieri illustro alla Camera, perché desidero che restino negli atti parlamentari. Di questi 11.800 fanciulli, 8.100 sono stati accolti nelle seguenti colonie marine (tutte gestite direttamente dall'opera di previdenza) che hanno funzionato per due turni della durata di trenta giorni ciascuno: Cervia (Forlì); Rimini Bellaria (Forlì); Riccione; Senigallia; Porto San Giorgio; San Menaio Garganico (Foggia); San Terenzio di Lerici (La Spezia); Marina di

Pisa; Calambrone (Pisa); Castellammare di Stabia (Napoli); Cagliari; e Golfo Aranci. 2.300 fanciulli sono stati inviati per la cura climatica montana nelle seguenti colonie, anch'esse gestite direttamente dall'Opera di previdenza: Limone Piemonte; Piano di Doccia presso Gavinana (Pistoia); Acerno (Salerno); Gambarie (Reggio Calabria); Giacalone (Palermo) e Macomer (Nuoro). Altri 1.400 fanciulli pure destinati per la cura climatica montana sono stati affidati, per insufficiente disponibilità di posti nelle colonie dell'Opera, ad altri enti. Per la gestione delle colonie estive 1949 l'Opera di previdenza ha stanziato a carico dell'esercizio 1949-50 la somma di lire 49 milioni.

A questi dati debbo aggiungere quelli riguardanti: i sussidi continuativi fino al 18° anno di età per un importo complessivo annuo di oltre 100 milioni di lire, con i quali vengono assistiti circa 7 mila famiglie di agenti defunti; e le borse di studio per un importo complessivo annuo di lire 15 milioni.

Molte altre lusinghiere cose debbono dirsi per quanto riguarda i collegi degli orfani dei ferrovieri. I fanciulli che attualmente godono del ricovero in istituti di istruzione e di educazione, cioè di questa forma di assistenza, sono 900; essi sono distribuiti nei seguenti collegi (di proprietà dell'Opera di previdenza): Calambrone (Pisa); Castellammare di Stabia (Napoli); Rimini Bellaria (Forlì); Senigallia (Ancona); Porto San Giorgio (Ascoli Piceno). Per il mantenimento di questi fanciulli è prevista nell'esercizio 1949-1950 una spesa di lire 141 milioni.

I collegi sono maschili e femminili: a Porto San Giorgio (maschile), avviamento industriale, scuole tecniche e industriali, da dove escono operai specializzati, operai elettricisti, ecc.; alcuni frequentano poi l'istituto industriale di Fermo e ne escono periti industriali. A Rimini Bellaria (femminile), avviamento al lavoro, scuola media, scuola professionale. A Castellammare di Stabia (misto), scuola elementare. A Senigallia (maschile), ginnasio-liceo. A Calambrone (misto), scuola elementare e media.

Mi permetta, onorevole ministro, di avanzare qualche proposta... un po' timidamente in verità, poiché è molto quello che si è fatto, ma, così come si dice che « il peggio non è morto mai », io credo si possa anche dire che « il meglio nasce sempre ». Qualcosa di più si può fare per quanto riguarda le colonie estive, che potrebbero essere rese permanenti, soprattutto quelle per i bambini di salute malferma.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

Nei riguardi dei collegi vi è ancora qualcosa da aggiungere, poiché essendo ricoverati attualmente soltanto 900 orfani, mentre nel passato si era arrivati a ricoverarne 1700, bisognerebbe oggi almeno giungere a 2 mila. Questi collegi rispondono benissimo a tutte le esigenze dei ragazzi rimasti orfani, e in tal modo si manifesterà sempre meglio la gratitudine verso questi scomparsi che hanno tanto bene meritato dal paese.

Sono sicura che le mie richieste troveranno un'eco nel suo cuore, onorevole ministro, e la massima comprensione.

Ella conosce troppo la famiglia dei ferrovieri per non accettarle. Non che, nel medesimo tempo, io non mi renda conto della sua perplessità... Ella pensa che per accogliere in pieno le mie preghiere non basta la sua volontà e la sua affettuosa sollecitudine, ma ha bisogno della collaborazione... di un suo collega non meno sensibile a queste esigenze ma più rigido... per dovere di ufficio. Preghi l'onorevole ministro Pella, che sa far tranquilli quasi dolcemente i « no » che deve dire per l'amabilità e il sorriso con il quale li accompagna, lo preghi perché questa volta dica « sì », con un sorriso che si rifletterà certamente in quello pieno di serenità e di gioia di coloro che ne saranno beneficiati. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di una mozione

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata la seguente mozione, firmata dagli onorevoli Geuna, Giaccherio, Sabatini, Cuttitta, Scalfaro, Carpano Maglioli, Armosino, Fietta, Scotti Alessandro, Chiaramello, Sodano, Stella, Biagioni, Belliardi, Tonengo, Ferrarese, Viola, Roselli, Cimenti, Coppi, Mieville, Michelini, Fadda, Chiarini, Calosso, Baresi, Balduzzi, Quarello, Menotti, Rapelli, Spiazzi, Gasparoli, Codacci Pisanelli, Bina, Cagnasso, Franzo e Sampietro Umberto:

« La Camera,

considerato i sicuri vantaggi d'ordine tecnico e politico che rendono giovevole per l'esercito il mantenimento in Torino dell'Istituto superiore di studi militari (ex scuola di guerra),

constatato che le popolazioni subalpine hanno ragione di ritenere e ritengono lesiva ed ingiustificata la sottrazione del suddetto ateneo militare che ha avuto sede in Torino

chiede al Governo

precise garanzie che l'istituto stesso riprenda al più presto il suo funzionamento nella sua naturale ed originaria sede ».

Ne sarà successivamente fissata la data per la discussione.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

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

MAZZA, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria e commercio, per sapere se non ritengano necessario ed urgente proporre al Consiglio dei Ministri severi provvedimenti atti ad arginare ed impedire che sia messo in atto su scala sempre più vasta e sotto i più svariati pretesti il proposito da parte industriale di addivenire a licenziamenti indiscriminati, aggravando così la situazione già tanto critica delle classe operaia.

« Ultimo della serie è quello che si riferisce allo stabilimento Marzotto di Brugherio (Milano), che ha disposto il licenziamento immediato di 700 lavoratori sui 1100 occupati nella azienda stessa.

« Si chiede, pertanto, quali disposizioni si intendano attuare per garantire la continuità di lavoro ai 700 operai minacciati di essere mandati ad aumentare il già notevole numero di disoccupati esistente a Monza e Brugherio e paesi limitrofi a causa di ingenti licenziamenti delle industrie siderurgiche e meccaniche viciniori.

(854)

« LONGONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per sapere quali ragioni hanno determinato il prefetto di Cosenza a sciogliere la deputazione provinciale e per conoscere, altresì, se i criteri da quel prefetto adottati per la composizione della nuova deputazione, non rappresentativa della situazione politica e amministrativa provinciale, siano considerati di contenuto democratico e conformi alla costituzione; e in caso contrario quali provvedimenti si intendano prendere per correggere l'arbitraria decisione.

(855)

« MANCINI ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere le ragioni che hanno indotto il compartimento ferroviario di Reggio Calabria a rimettere in circolazione per il servizio viaggiatori, specie nella formazione dei treni nella linea ionica, i carri merci, ormai da tempo sostituiti da regolari vetture, suscitando le legittime proteste delle autorità provinciali, della stampa, del pubblico, che si vede costretto a insopportabili disagi proprio quando si approssima la stagione invernale.

(856)

« SPOLETI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere il suo giudizio sul fatto che talune organizzazioni industriali, come la « Standard Italo Americana del Petrolio » prima e la « Nafta » e la « Vacuum Oil Company » attualmente, tentano d'imporre al personale dipendente, ed in modo specifico a quello impiegatizio, condizioni di inferiorità in ispregio ai vigenti contratti collettivi a suo tempo accettati e sottoscritti, il cui riconoscimento dovrebbe aver forza legale come ovvia conseguenza del riconoscimento ufficiale ed istituzionale dei sindacati. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(1422)

« BETTINOTTI, SIMONINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere se la legge 29 aprile 1949, riguardante l'aumento delle pensioni ai dipendenti delle Amministrazioni dei monopoli, la quale all'articolo 5 precisa che gli aumenti fissati devono essere liquidati di ufficio dalle Amministrazioni competenti entro il 31 dicembre 1949, con decreto ministeriale soggetto al prescritto riscontro della Corte dei conti, avrà tempestiva applicazione.

« L'interrogante, preoccupato della inesorabilità del calendario, per cui solo due mesi mancano alla scadenza della predetta data, ed interprete delle ansiose e giustificate aspettative di un notevole gruppo di pensionati ex dipendenti della manifattura tabacchi di Genova Sestri, chiede di conoscere se le esigenze loro possono essere senza indugio soddisfatte. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(1423)

« PALLENZONA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere se risponda a verità la allarmante notizia che, contrariamente a quanto dispone l'articolo 8 della legge 29 aprile 1949, n. 221, solo pochissime delle

pensioni in atto anteriormente al 1° novembre 1948 saranno perequate d'ufficio dalla Amministrazione competente: e ciò malgrado che l'articolo 22 della prefata legge statuisca che l'Amministrazione è autorizzata ad attuare turni di servizio straordinario, oltre il limite consentito, allo scopo di accelerare il lavoro di perequazione; per conoscere altresì se non ritenga di dovere impartire disposizioni ed emanare comunicati per assicurare la vasta, benemerita ed infelice categoria dei pensionati, che paventano di dovere affrontare i rigori dell'inverno imminente coi loro assegni di fame. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(1424)

« CAPALOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per aver assicurazione che per i candidati dei concorsi speciali per perseguitati politici e razziali gli anni di esclusione dall'incarico o dalla supplenza per motivi politici o razziali, vengono valutati, ai fini delle graduatorie, come anni di servizio. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(1425)

« LOZZA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro degli interni, per conoscere se gli consti che il Commissario di pubblica sicurezza di Chiusi la sera del 28 ottobre 1949 ha vietato che si tenesse da parte di un parlamentare una conferenza sul tema: « Nel mondo della pace, nel mondo della guerra » nei locali dell'E.N.A.L., nonostante che il Presidente dell'E.N.A.L. avesse esso stesso dato il preavviso — peraltro non necessario — ed abbia imposto che la conferenza avvenisse in altro locale; e quali provvedimenti intende prendere per una così palese violazione dei diritti costituzionali. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(1426)

« MARABINI, BAGLIONI, D'AMICO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, per conoscere i motivi a causa dei quali non hanno ancora avuto inizio i lavori per la ricostruzione del Ponte sul Ticino, presso Turbigo, ad uso promiscuo strada provinciale e ferroviaria Novara-Seregno, appaltati dal Provveditorato alle opere pubbliche della Lombardia alla ditta Falciola di Milano, fin dal 25 gennaio 1949; e comunque per conoscere quali provvedimenti si intenda adottare al fine di dare immediato inizio ai predetti lavori tenuto conto

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

che dalla ricostruzione dell'opera sopra descritta dipende la ripresa, dopo oltre cinque anni d'interruzione, dei traffici e dei commerci in una delle zone più industrializzate delle provincie di Milano e di Novara e la cessazione di uno stato di disagio per una numerosissima popolazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1427)

« TURCHI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro degli affari esteri, per conoscere per quali motivi, a distanza di quattro anni dalla fine della guerra, da parte del Brasile, non si sia ancora provveduto allo sblocco dei beni posseduti da italiani residenti in Italia.

« Il sottoscritto desidera conoscere inoltre quali motivi inducono il Governo di quello Stato a vietare l'invio di somme che, dopo la fine della guerra, non dovrebbero assolutamente essere versate nei conti congelati. I cittadini italiani danneggiati da tali provvedimenti chiedono un energico intervento del ministro degli esteri, affinché una disposizione del Governo Brasiliano li faccia uscire dallo stato di vera e propria indigenza in cui oggi si trovano perché ad essi è preclusa l'unica fonte di sostentamento. Quei beni non rappresentano un grazioso dono ad essi elargito dal Governo Brasiliano, ma il frutto di una esistenza di onesto, duro lavoro, compiuto per molti anni e che ha contribuito a fare del Brasile un paese civile. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1428)

« LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri della pubblica istruzione e del tesoro, per sapere se non siano d'avviso che gli insegnanti già collocati a riposo, su domanda e in base alla legge 7 aprile 1948, n. 262, debbano, quando ne facciano richiesta, essere mantenuti in servizio sino al 30 settembre 1950, secondo la lettera e lo spirito della proposta Capugli approvata dai due rami del parlamento e diventata legge. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1429)

« LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se e quali misure legislative si intendano prendere allo scopo di definire la posizione militare dei giovani appartenenti alle classi del 1923, 1924 e 1925, a favore dei quali si rendono ormai ne-

cessari provvedimenti di carattere definitivo e non provvisorio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1430)

« MANCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali disposizioni fanno obbligo agli insegnanti di scuole secondarie di accompagnare le scolaresche, durante le ore scolastiche, dalla scuola all'entrata dei locali ove sono tenute conferenze religiose o politiche; e quali disposizioni obbligano gli insegnanti a vigilare e controllare le scolaresche durante le conferenze stesse. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1431)

« LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere in base a quali disposizioni legislative il Provveditore agli studi di Gorizia disponeva che le scolaresche delle scuole secondarie governative nei giorni 6 e 7 aprile 1949 interrompesero le lezioni per recarsi, accompagnati dagli insegnanti, a conferenze di ordine religioso al cinema Vittoria.

« All'interrogante pare che tutte le conferenze dovrebbero essere tenute fuori dell'orario scolastico e che la partecipazione degli alunni e degli insegnanti dovrebbe essere sollecitata, caldeggiata, ma mai imposta, mai resa obbligatoria da parte delle autorità scolastiche. La scuola, secondo il modesto giudizio dell'interrogante, dovrebbe lasciare la massima libertà di coscienza agli alunni e agli insegnanti, specialmente in riferimento alla religione e alla politica. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1432)

« LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per sapere se non gli risulta che la stazione di Campochiaro, sulla linea ferroviaria Campobasso-Isernia, distante chilometri quattro dal paese, era nel passato regolarmente abilitata al servizio delle piccole merci fino al peso di chilogrammi 50; che tale beneficio le fu tolto durante la guerra per necessità contingenti ed il servizio merci fu appoggiato alla stazione di San Polo Matese, distante chilometri 7; che il comune di Campochiaro ha fornito a sue spese la fermata di acqua potabile con fontanino alla stazione, e vi porterà l'illuminazione elettrica e che, per la istituzione dello scalo merci, onde eliminare le eccezioni di carattere finanziario

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 OTTOBRE 1949

sollevate dalla direzione delle ferrovie, lo stesso comune, con regolare deliberazione del 1946, si impegnò a concorrere alla spesa con la somma di un milione di lire e con l'apporto di 500 giornate lavorative; se, pertanto, non ritenga di dover considerare finalmente non oltre derogabile l'auspicato ripristino del servizio merci alla stazione segnalata. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1433)

« SAMMARTINO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti si intendono prendere per assicurare concretamente il pieno sfruttamento della capacità produttiva degli impianti termo-elettrici fino ad oggi tenuta dagli industriali elettrici in parte inutilizzata, con la perdita di centinaia di milioni di Kw., che avrebbero potuto attenuare l'attuale carenza di energia.

(241) « DAMI, DI VITTORIO, PESENTI, CACCIATORE, PESSI, CAVINATO ».

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

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il ministro interessato non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 21,55.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 8,30:

1. — *Discussione del disegno di legge:*

Autorizzazione di una prima spesa di lire 1.000.000.000 occorrente per l'applicazione dell'articolo 57 del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze Alleate ed Associate. (*Approvato dal Senato*). (725). — *Relatore Roselli.*

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio al 30 giugno 1950. (*Approvato dal Senato*). (682). — *Relatore Angelini.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI