

CDLXXVIII.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 30 MAGGIO 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL PRESIDENTE **GRONCHI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno e proposte di legge (<i>Deferimento a Commissioni in sede legislativa</i>):		Proposta di legge (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	18865	CAPPUGI e PIERANTOZZI: Provvedimento a favore degli avventizi delle ferrovie dello Stato licenziati per motivi politici. (1096)	18869
Disegni di legge (<i>Annunzio di presentazione</i>):		PRESIDENTE	18869
PRESIDENTE	18866	CAPPUGI	18869
Disegni di legge (<i>Trasmissione dal Senato</i>):		D'ARAGONA, <i>Ministro dei trasporti</i>	18870
PRESIDENTE	18866	Disegno di legge (<i>Discussione</i>):	
Proposte di legge (<i>Annunzio</i>):		Autorizzazione di spese straordinarie del Ministero della difesa da effettuare nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (1215)	18870
PRESIDENTE	18866	PRESIDENTE	18870
Domande di autorizzazione a procedere in giudizio (<i>Annunzio</i>):		PAJETTA GIULIANO	18871
PRESIDENTE	18867	CHIOSTERGI, <i>Relatore</i>	18872
Commemorazione dell'onorevole Luigi De Filpo :		Disegni di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
PRESIDENTE	18867	Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51. (1063). — Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51. (1064). — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1950-1951. (1220)	18873
BIANCO	18867	PRESIDENTE	18873
PAGLIUCA	18867	BIANCO	18873
CERABONA	18868	TROISI	18883
ROSSI PAOLO	18868	BETTINOTTI	18893
CAPPI	18868	CARONITI	18896
ARATA	18868	Comunicazione del Presidente :	
CHIOSTERGI	18868	PRESIDENTE	18903
LEONE-MARCHESANO	18868	Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>):	
SPATARO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>	18869	PRESIDENTE	18903, 18907
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):		VIOLA	18907
SPATARO, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>	18869		
PRESIDENTE	18869, 18883, 18903		
D'ARAGONA, <i>Ministro dei trasporti</i>	18882, 18903		

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

La seduta comincia alle 16.

CECCHERINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 26 maggio 1950.

(*E approvato*).

Deferimento di un disegno e di proposte di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nelle precedenti sedute, ritengo che il seguente disegno di legge possa essere deferito all'esame e all'approvazione della competente Commissione permanente in sede legislativa:

« Stanziamento di fondi per la liquidazione delle spese di trasporto per il rimpatrio di automezzi dalla Eritrea, avvenuto nel 1946 » (1301).

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Il Presidente della VIII Commissione ha chiesto che le seguenti proposte di legge, già deferite alla Commissione stessa in sede referente, le siano assegnate in sede legislativa:

FASSINA e CONCI ELISABETTA: « Computo ai fini della liquidazione delle indennità di buonuscita del servizio prestato dal personale della Amministrazione delle poste e telegrafi presso la cessata Amministrazione austriaca » (734);

PALAZZOLO: « Nazionalizzazione degli autoveicoli » (1021).

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati alla Presidenza i seguenti disegni di legge dal Ministro degli affari esteri:

« Approvazione ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi a Roma fra l'Italia e la Grecia, il 31 agosto 1949: a) Accordo di collaborazione economica e di regolamento delle questioni derivanti dal Trattato di pace fra le Potenze alleate ed associate e l'Italia; b) Protocollo di firma; c) Scambi di Note » (1308);

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo commerciale e scambio di Note, fra la Repubblica

Italiana e gli Stati Uniti Messicani, conclusi a Città del Messico il 15 settembre 1949 » (1309);

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alla Commissione competente, in sede referente.

Trasmissione dal Senato di disegni di legge.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza della Camera i disegni di legge:

« Modifica all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 1948, n. 723, sull'organico del personale dei Monopoli di Stato » (*Approvato da quella V Commissione permanente*) (1307);

« Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (*Approvato dal Senato*) (1310);

« Elevazione del contributo dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni all'Istituto previdenza e assistenza per il personale delle ricevitorie per la gestione sussidi di malattia agli agenti rurali » (*Approvato da quella VII Commissione permanente*) (1311);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa al riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili, conclusa a Ginevra il 19 giugno 1948 » (*Approvato dal Senato*) (1312).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire quali dovranno esservi esaminati in sede legislativa.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa parlamentare:

dal deputato RAPELLI: « Modifica dell'articolo 153 del testo unico 28 aprile 1938, numero 1165, contenente disposizioni sull'edilizia popolare ed economica » (1305);

dal deputato SCOTTI ALESSANDRO: « Autorizzazione ai comuni ad imporre un tributo obbligatorio sui terreni a colture specializzate per gli esperimenti e la difesa contro i danni atmosferici » (1306).

Avendo i proponenti dichiarato di rinunciare allo svolgimento, le due proposte saranno stampate, distribuite e trasmesse alle Commissioni competenti.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

Annunzio di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Buzzelli Aldo, per il reato di cui agli articoli 18 e 113 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza 18 giugno 1931, n. 773 (*pubblico comizio non autorizzato; uso abusivo di mezzi acustici per diffusione di discorsi*) (Doc. II, n. 197);

contro il deputato Failla, per il reato di cui all'articolo 341 del Codice penale (*oltraggio a un pubblico ufficiale*) (Doc. II, n. 198).

Saranno stampate e trasmesse alla Commissione competente.

Commemorazione dell'onorevole Luigi De Filpo.

PRESIDENTE. Debbo comunicare alla Camera la morte dell'ex deputato Luigi De Filpo, dimessosi dall'ufficio nel marzo del 1949, perché si trovava in condizioni di salute tali da non potere adempiere agli obblighi del suo mandato.

Aveva fatto parte anche dell'Assemblea Costituente ed aveva ricoperto cariche di Governo, quale sottosegretario per le poste e telecomunicazioni prima e per l'agricoltura e foreste dopo.

Luigi De Filpo, che proveniva dalle file del movimento di « Rivoluzione liberale » di Gobetti, rimase sempre fedele alle sue idee di libertà e militò poi nel Partito comunista italiano. Fu una figura notevolissima di combattente e di uomo che credeva sinceramente, onestamente e disinteressatamente nelle sue idee. La sua prematura scomparsa riempie di tristezza l'animo di tutti, al di sopra di ogni divisione di parte. (*Segni di generale sentimento*).

BIANCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIANCO. È con profonda commozione che prendo la parola per associarmi alle nobili parole che sono state pronunciate per la improvvisa dipartita del nostro carissimo amico e compagno di fede Luigi De Filpo.

Io ero a lui legato da trentennali vincoli di amicizia, di attività e di orientamenti politici e spirituali, e posso dire che con la sua morte il movimento progressista italiano ha perduto un valoroso e tenace combattente.

Egli non venne a questo movimento come talvolta accade a certi intellettuali.

Egli non fu il piccolo intellettuale di provincia che finisce con il porsi contro la classe, nella quale non è riuscito a collocarsi per dispetto e per vendetta. Perché egli apparteneva ad una delle più nobili, illustri e cospicue famiglie di Basilicata. Egli non fu nemmeno un politicante che si butta nella mischia, per correre la sua avventura, perché nessuno più di Luigi De Filpo è stato schivo di richiamare l'attenzione sulla sua persona.

Luigi De Filpo è venuto al movimento democratico, e poi nelle file del nostro partito, perché egli aveva profonda conoscenza e partecipava profondamente e intimamente alla miseria e ai dolori del nostro popolo. Egli è venuto nelle file del movimento democratico, perché glielo imponeva una nobile tradizione di famiglia. La storia garibaldina ricorda che intorno al nonno materno di Luigi De Filpo, si formarono nel 1860 a Corleto Perticara il comitato provinciale e poi i comitati mandamentali per gli aiuti a Garibaldi che risaliva con le sue camicie rosse l'Appennino calabrese, dopo aver battuto le truppe borboniche. Egli venne soprattutto a noi, perché a questo lo portavano i risultati dei suoi studi silenziosi, compiuti nei più svariati campi e discipline. Notevoli sono i suoi saggi di storia, di filosofia e di religione.

Luigi De Filpo è stato veramente il cavaliere dell'idea, un uomo che nulla ha voluto e ha cercato per sé, ma tutto se stesso ha prodigato per lenire le miserie delle popolazioni della sua terra. Ora che egli non è più noi esprimiamo il nostro dolore che è anche il dolore del popolo lucano, e il vivo dolore del gruppo al quale egli apparteneva. Ringraziando perciò il Presidente delle nobili parole che egli ha testé pronunciato, mi dichiaro sicuro che egli avrà già provveduto ad esternare alla famiglia di Luigi De Filpo i sentimenti di profondo cordoglio di tutto il Parlamento italiano.

PAGLIUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGLIUCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, poche ore or sono a Napoli apprendo una luttuosa notizia: la scomparsa improvvisa del collega ed amico carissimo Luigi De Filpo.

Tra le mie concezioni politiche e le sue vi era un abisso, ma non per questo noi non fummo amici per oltre un trentennio, ed inoltre soffrimmo insieme durante il ventennio fascista.

Egli era noto non soltanto per la sua cultura, per la sua preparazione politica, ma soprattutto per la gentilezza dei modi, per

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

la signorilità del suo agire, per l'amore profondo che lo attaccava alla nostra terra, alla nostra povera terra lucana. La notizia è stata per me uno schianto: io sono impallidito ed ho pianto. Egli ci ha lasciato a soli cinquantadue anni! Entrando nel primo Parlamento della Repubblica, dopo essere stato membro della Costituente, si proponeva di riprendere la battaglia per gli interessi del mezzogiorno d'Italia ed in ispecie per gli interessi della nostra Lucania.

Il suo proposito, il suo desiderio non ha potuto realizzarsi però, perché un male ribelle lo minava da tempo e dopo avergli tolto la vista, improvvisamente lo ha stroncato. Egli era non soltanto un combattente della sua idea, ma un combattente sui campi di battaglia: nella guerra 1915-18 fu un valoroso. Aveva infatti sul petto il segno del valore militare. Nell'ultima guerra, egli combatté coi partigiani. La sua scomparsa lascia non soltanto nell'animo mio, ma anche nell'animo di tutti i lucani, un vuoto che non sarà colmato. Mentre si abbrunano in tutti i comuni e in tutti i villaggi della Lucania le bandiere, io gli mando da questo banco il mio accorato saluto, il mio ultimo addio, e mi inginocchio per pregare l'Onnipotente per la sua anima grande e generosa.

CERABONA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERABONA. Mi associo, a nome del gruppo socialista italiano, alle commosse parole pronunziate dall'onorevole Presidente e dagli onorevoli Bianco e Pagliuca. Scompare con Luigi De Filpo uno tra i figli migliori della terra lucana, del cui immenso dolore mi rendo interprete in quest'aula.

Luigi De Filpo fu deputato alla Costituente e stimato sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni e poi per l'agricoltura e le foreste. La sua rettitudine, la sua grande bontà, resteranno indelebili in quanti lo conobbero. Appartenente ad antica famiglia di patrioti, appena ventenne, partecipò con fervore alla guerra 1915-18 e, quale capitano osservatore, compì atti di valore riportando in un'azione bellica una gravissima lesione agli occhi. Amante di libertà e di giustizia, partecipò attivamente alla lotta clandestina contro i tedeschi. Fu giornalista e scrittore apprezzato e lascia pregevoli lavori storici e filosofici. Tenace difensore delle classi lavoratrici ha combattuto feconde lotte soprattutto in favore dei contadini tanto miseri nella nostra Lucania.

All'infinito cordoglio della classe operaia si uniscono tutti i democratici della Basilicata

che vedono scomparire con lui un valoroso e strenuo combattente per la resurrezione degli umili e degli oppressi e per l'avvenire della nostra derelitta terra lucana.

ROSSI PAOLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI PAOLO. Desidero associarmi a nome del mio gruppo alla commemorazione dell'onorevole De Filpo, che ricordo alla Costituente sobrio, pensoso, volto piuttosto a dissimulare che ad ostentare la forte dottrina politica e filosofica che lo nutriva e la viva passione politica che lo animava.

CAPPI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPI. Dopo le parole del Presidente, che ha così efficacemente tratteggiato la figura del nostro compianto collega, e dopo le commosse parole che a titolo personale ha pronunciato l'onorevole Pagliuca, desidero, a nome del gruppo democristiano, associarmi al sincero e profondo cordoglio per la scomparsa dell'onorevole De Filpo.

ARATA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARATA. A nome anche del gruppo socialista unitario, mi associo con sentimenti di solitale cordoglio al lutto per la morte dell'onorevole De Filpo.

CHIOSTERGI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIOSTERGI. A nome del gruppo repubblicano, desidero associarmi alla commemorazione del compianto collega De Filpo. Io l'ho avuto collega alla Costituente prima, poi in questa prima Camera della Repubblica italiana. L'ho avuto compagno anche in altre occasioni e soprattutto voglio ricordarlo come combattente anche della guerra mondiale alla quale egli ha partecipato in Italia ed io fuori d'Italia. Egli è stato in tutti i campi d'esempio. Modesto, sincero, serio, studioso, soprattutto dei problemi che egli intendeva trattare, merita col nostro cordoglio l'omaggio di tutta la Camera italiana.

LEONE-MARCHESANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONE-MARCHESANO. Il gruppo monarchico si associa alle espressioni di profondo cordoglio pronunciate in quest'aula per la morte di Luigi De Filpo ed invia un saluto e una parola di rimpianto alle popolazioni lucane e particolarmente ai lavoratori di Potenza che per molti anni lo ebbero apprezzato segretario di quella Camera del lavoro.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Il Governo si associa alle nobili parole di cordoglio che sono state qui espresse dal Presidente dell'Assemblea e dai rappresentanti di tutti i partiti per la scomparsa prematura dell'onorevole Luigi De Filpo, valoroso combattente, valoroso partigiano.

Mi pare vada sottolineata la circostanza che l'onorevole De Filpo, sentendo di non poter dare appieno la sua attività al Parlamento per ragioni di salute, abbia presentato le dimissioni che questa Camera fu costretta ad accettare.

Anche a nome dell'amministrazione postelegrafonica, alla quale egli ha dato la sua attività come sottosegretario di Stato, tengo ad esprimere qui le più vive parole di rimpianto e di cordoglio.

Presentazione di disegni di legge.

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Mi onoro di presentare i disegni di legge:

« Modificazioni degli articoli 178 e 269 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 »;

« Misura della indennità di stazione spettante al personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in servizio presso gli uffici postali di confine di Chiasso e di Modane ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminati in sede referente o legislativa.

Svolgimento della proposta di legge di iniziativa degli onorevoli Cappugi e Pierantozzi: Provvedimento a favore degli avventizi delle ferrovie dello Stato licenziati per motivi politici. (1096).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa degli onorevoli Cappugi e Pierantozzi: Provvedimento a favore degli avventizi delle

ferrovie dello Stato licenziati per motivi politici.

L'onorevole Cappugi ha facoltà di svolgerla.

CAPPUGI. Onorevoli colleghi, sono noti i provvedimenti intesi a realizzare le doverose riparazioni in favore dei danneggiati politici delle pubbliche amministrazioni che furono colpiti dalla faziosità del regime fascista.

Molteplici furono questi provvedimenti. Il primo risale al 6 gennaio 1944 ed è il decreto legge n. 9. A tale legge fondamentale, intesa a dare l'accennata doverosa riparazione, hanno fatto seguito molte altre. Tutte si sono proposte di realizzare e perfezionare, in proporzione al danno sofferto, l'atto di giustizia da rendere a coloro che erano stati colpiti dal regime fascista sia attraverso licenziamenti, sia attraverso il danneggiamento nello sviluppo della carriera.

Il fascismo fu assai cauto nell'usare formule generiche ed amministrative per danneggiare i dipendenti dello Stato che non condividevano l'opinione del regime dominante. Infatti, i licenziamenti sono avvenuti sotto le motivazioni burocratiche dello scarso rendimento e della eccedenza di personale. In realtà, però, una buona parte di coloro che furono colpiti da provvedimenti di licenziamento con l'uso di tali speciose formule, furono allontanati dalla pubblica amministrazione perché si erano manifestati ostili al pensiero ed all'opera del regime fascista.

Ora, si rese necessario che la legge rendesse possibile discriminare coloro che, licenziati come gli altri con la generica motivazione di scarso rendimento ovvero per eccedenza di personale, erano stati invece colpiti dalla faziosità del regime. Così, vennero costituite apposite commissioni alle quali venne deferito il delicato incarico di indagare sul passato politico e la carriera svolta dagli agenti licenziati, onde accertare se il licenziamento era effettivamente avvenuto per ragioni amministrative, ovvero se tali ragioni amministrative furono chiamate soltanto a coprire il vero motivo della rappresaglia politica.

Orbene, tutte le leggi che hanno fatto seguito a quella del gennaio 1944, si sono proposte, per una lodevole ansia di giustizia, di realizzare la volontà riparatrice anche nei più piccoli particolari. Però, non ancora tutto è stato effettivamente compiuto. Vi sono ancora degli autentici danneggiati dal fascismo che attendono la dovuta riparazione. Si tratta di coloro che all'atto del licenziamento non avevano ancora maturato il di-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

ritto alla sistemazione legale, diritto che sarebbe poi venuto a maturare in loro favore se il licenziamento politico non fosse venuto ad interrompere, illegalmente ed ingiustamente, il rapporto d'impiego.

La legge numero 1488, che ampliò e approfondì i criteri di indagine e di ammissione alla riparazione che le precedenti leggi si erano proposte, stabilì che anche il personale non di ruolo potesse essere riammesso in servizio e fruire dei benefici derivanti dalla ricostruzione della carriera, quando l'amministrazione, tenuto conto del servizio prestato dall'interessato, avesse riconosciuto che, in mancanza dell'avvenuto licenziamento, si sarebbe verificata la sistemazione in ruolo dell'agente.

Per quanto si riferisce al personale non di ruolo delle ferrovie dello Stato è ora interessante vedere come questo criterio di accertamento della sistemabilità ha fin qui funzionato. Si è preso come base uno dei tanti decreti che dopo la prima guerra mondiale vennero emanati per la sistemazione del personale non di ruolo delle ferrovie. Questi provvedimenti furono, come ho detto, molteplici, mentre per applicare il criterio stabilito dalla legge 1488 per il personale non di ruolo e far fruire dei benefici riparatori anche gli avventizi delle ferrovie dello Stato licenziati per motivi politici, si è preso come base uno di tali provvedimenti, e precisamente il decreto 1631 del 26 settembre 1920 il cui primo articolo dice: « Saranno sistemati in prova (vale a dire in ruolo) gli avventizi delle ferrovie dello Stato che alla data di pubblicazione del presente decreto abbiano prestato almeno 12 mesi di servizio ».

La pubblicazione di quel decreto avvenne il 7 ottobre 1920. Conseguentemente si verifica questa situazione anormale e non certamente giusta: che gli avventizi delle ferrovie che al 7 ottobre 1920 avevano maturato un anno di servizio, se successivamente sono stati licenziati per motivi politici, vengono considerati sistemati e quindi aventi diritto alla riassunzione; viceversa quelli che a quella data non avevano maturato l'anno di servizio, anche se (e questo è fondamentale) riconosciuti esonerati per motivi politici, non vengono considerati sistemati e non hanno quindi possibilità alcuna di ottenere la giusta riparazione che è loro dovuta.

Questo ancorare ad una data fissa, quella del 7 ottobre 1920, il criterio di applicazione di una legge di equa riparazione, a me ed al collega Pierantozzi è parso un criterio non corrispondente a giustizia. Infatti la data del

7 ottobre 1920 non ha alcuna relazione con la natura politica del licenziamento degli avventizi. Due requisiti la legge deve esigere: quello fondamentale consistente nel fatto, scrupolosamente accertato, che il licenziamento sia realmente avvenuto per ragioni politiche e quello dell'anno di servizio effettivamente prestato. Quando entrambi questi requisiti sussistano, per essere stati accertati dall'apposita commissione, non mi pare giusto che la scadenza dell'anno di effettivo servizio debba essere legata ad una data fissa. La proposta di legge che io e il collega Pierantozzi ci onoriamo di presentare, mira appunto a questo: a disancorare da una data fissa, che non ha alcuna relazione con la causa politica dei licenziamenti, l'applicazione di una legge riparatrice, ed a stabilire quindi che anche gli agenti delle ferrovie dello Stato, che si trovano nelle condizioni suaccennate, siano ammessi a fruire dei benefici della riassunzione in servizio e della ricostruzione della carriera.

Poichè ritengo, onorevoli colleghi, che questo criterio, costituente, come ho detto, l'oggetto della proposta di legge che il collega Pierantozzi ed io ci onoriamo presentarvi, risponda ad un principio fondamentale di equità, e mi auguro che la Camera delibererà la presa in considerazione.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione della proposta di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione di questa proposta di legge.

(È approvata).

La proposta di legge sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione competente.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spese straordinarie del Ministero della difesa da effettuare nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950 (1215).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge (già approvato dal Senato): Autorizzazione di spese straordinarie del Ministero per la difesa da effettuare nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

È iscritto a parlare l'onorevole Pajetta Giuliano. Ne ha facoltà.

PAJETTA GIULIANO. Le spese per cui viene chiesta oggi la nostra autorizzazione assommano alla rispettabile cifra di 2 miliardi e mezzo. Esse possono dividersi in tre gruppi. Il primo, per un importo di circa 150 milioni, è previsto per la bonifica di depositi di munizioni e corrisponde ai capitoli 247 e 253; un secondo gruppo, di 800 milioni, è previsto per gli aerodromi; ed un terzo, di 1 miliardo e 400 milioni, è previsto per gli automezzi.

La prima osservazione che io debbo fare è che vengono riuniti gruppi di spese diverse. Non so se sia il caso questo, di fronte anche all'opinione pubblica e di fronte al paese, di spendere per comperare automezzi; ma ciò che è più grave è che da una parte si spendono 150 milioni, mentre dall'altra si spendono ben più di 2 miliardi; una differenza salientissima.

Noi siamo senz'altro d'accordo per quei 150 milioni di spese per la rimozione degli ordini bellici, soprattutto dopo la recente catastrofe di Catania e soprattutto oggi che si vanno trasportando in lungo e in largo un po' per tutta l'Italia gli esplosivi americani. Siamo quindi d'accordo su quella spesa, ma non siamo d'accordo circa la spesa degli 800 milioni per gli aerodromi, i quali sono sotto un controllo, una vigilanza di consigli militari o non militari stranieri e sono sotto la tutela dei vari sganciatori di bombe atomiche.

Vedete, è una cosa estremamente curiosa: l'esercizio finanziario 1949-50 sta per chiudersi ed ancora veniamo richiesti di autorizzare spese di questa portata; si dice che noi riceviamo tanti aiuti, tanti doni d'oltre oceano e poi i denari stanziati ci vogliono sempre tutti; non si risparmia mai. La buona notizia che si sia risparmiato qualche cosa in seguito a questi doni non ce la venite a dar mai, ma anzi ci chiedete l'autorizzazione per nuove spese straordinarie militari.

Si dice che sia una formalità burocratica, perché il Parlamento aveva già votato il bilancio, in ogni singolo suo capitolo. Io mi domando tuttavia se questa risposta, anche se corretta dal punto di vista parlamentare, sia corretta dal punto di vista politico, perché, nel vostro bilancio della guerra, con queste spese militari, arriviamo in questi ultimi anni a dei sistemi curiosi per cui — per varie strade — si trova modo di aver sempre nuove spese militari e di creare il fatto compiuto prima ancora che il paese e il Parlamento

(più il paese che il Parlamento, quando si tratta di spese che riguardano la sua vita!) possano prendere in esame, discutere ed approvare lo stanziamento di queste somme.

Una delle strade per spendere queste somme è quella dei provvedimenti legislativi in corso. Ebbene, se questi provvedimenti fossero stati giusti, si sarebbe dovuto presentarli prima e discuterli prima, non farli discutere quando la cosa è ormai fatta, come se ciò non avesse importanza! Invece la cosa ha importanza: il sistema di lasciare margini per nuove spese militari con provvedimenti legislativi in corso è un sistema che, purtroppo, col bilancio nuovo è ancora più esteso, perché è contemplata la somma enorme di 60 miliardi per spese relative a provvedimenti legislativi in corso, e noi siamo sicuri che a questi 60 miliardi non si attingerà per la Cassa del Mezzogiorno, ma si verranno a chiedere nuovi soldi per spese militari e allora voi direte: non si può andare contro l'articolo 81 della Costituzione, dato che si sono già votati quei provvedimenti legislativi.

L'altro sistema, che riguarda le spese militari, e che avete applicato largamente in passato, è il sistema delle variazioni di bilancio. Noi non abbiamo fatto il conto di quanto effettivamente per spese militari si spenderà nel 1949-50, ma per il bilancio 1948-1949 voi sapete che si sono spesi in Italia 30 miliardi più del previsto, cioè circa il 12-14 per cento.

E infine, il terzo punto, sia pure indirettamente collegato al nostro atteggiamento nei vostri confronti circa il modo di procedere per trovare soldi per la guerra, è l'esistenza di questo fondo speciale di oltre 4 miliardi a disposizione del ministro della guerra o, come voi dite, della difesa. Ed è un fondo che è stato aumentato di ben 2.675.000.000 in confronto all'anno scorso!

Sono queste tre strade che voi utilizzate ampiamente tutte le volte che volete trovare i soldi per spese militari e girare attorno all'ostacolo dell'articolo 81 della Costituzione! Infatti, tutte le volte che da questi banchi vengono proposti nuovi stanziamenti per scopi benefici, si risponde che non si può perché c'è l'articolo 81 della Costituzione; quando invece si tratta di spese militari, si trova sempre il modo, o con le variazioni di bilancio, o con provvedimenti legislativi in corso, o con il fondo a disposizione del ministro.

È a questo sistema che noi ci opponiamo! Ma già gira per il paese una frase ormai corrente che mi permetto di ricordarvi: quando

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

si è trattato di trovare i soldi per la Somalia, si son trovati in quattro giorni; quando si tratta di trovare per una pensione qualche migliaio di lire, si impiegano quattro anni per fare le pratiche!

Ebbene, ricordatevi che questo vostro sistema di trovare sempre soldi per la guerra (*Proteste al centro e a destra*) e di trovarli così abilmente, non è un buon sistema!

Noi voteremo contro queste spese militari e diciamo e diremo in giro molto forte che voi trovate i soldi solo per la guerra e per essa siete sempre disposti a trovare soldi! Contro questo gli italiani si sono opposti già più di una volta e si opporranno sempre con maggiore forza! (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CHIOSTERGI, *Relatore*. Il mio compito è facile, dato che debbo rispondere soltanto all'onorevole Pajetta, e ciò non perché io voglia svalutare le sue osservazioni, ma perché c'è un dato di fatto preciso, e cioè che questa discussione poteva essere fatta dall'onorevole Pajetta e dal suo gruppo quando si discusse di questa materia nel campo politico, poiché queste impostazioni in bilancio non sono fatte oggi, ma sono state fatte fin dal mese di febbraio del 1949, e i capitoli ai quali l'onorevole Pajetta ha fatto allusione figurano nel bilancio che è stato approvato dalla Camera. Quindi non ci sono nuove spese: vi sono le spese previste in bilancio, ma che per essere effettuate avevano bisogno di una legge che era allora in preparazione e che è stata presentata al Senato nel mese di settembre 1949. Non è colpa della IV Commissione se questa legge speciale di autorizzazione di spese previste nel bilancio regolare del Ministero della difesa sia stata approvata soltanto il 3 aprile dal Senato e sia pervenuta così tardi alla Camera.

Certo è che la IV Commissione della Camera, che ha avuto l'incarico di esaminare il provvedimento, dopo aver ricevuto il parere favorevole della V Commissione, cioè la Commissione della difesa, aveva un compito molto limitato, e cioè quello di controllare se questi stanziamenti in bilancio erano esattamente corrispondenti alla legge speciale che le era sottoposta. Constatato questo, non c'era che da raccomandare l'approvazione da parte della Camera della legge che era stata approvata già senza discussione alcuna da parte del Senato.

L'onorevole Pajetta dice: si trovano sempre i quattrini quando si tratta di darli per la guerra. In questo caso non è per la guerra, onorevole Pajetta. Ella sa benissimo che qui si tratta puramente e semplicemente di dare alle varie armi, compresa quella dei carabinieri, quegli strumenti della motorizzazione che sono previsti ed autorizzati dal trattato di pace. Dire che il trattato di pace consenta all'Italia di preparare la guerra è dire — mi pare — una cosa eccessiva, per lo meno, me lo permetta di dire l'onorevole Pajetta, perché se c'è un pacifista in questa Camera sono proprio io.

Non è certo per preparare un'aggressione neppure alla repubblica di San Marino, che noi facciamo questi stanziamenti; è semplicemente per ammettere che l'Italia, entro i limiti fissati dal trattato di pace, abbia la possibilità di prepararsi ad una futura difesa. Dico « futura » e non attuale, perché se oggi dovessimo, nelle condizioni in cui siamo, difenderci da un paese ai nostri confini, che non è legato come siamo legati noi dal trattato di pace, evidentemente saremmo in una condizione di tale inferiorità che sarebbe impossibile perfino una difesa.

Ora, non è la stessa cosa parlare di guerra e di preparazione alla guerra invece che di preparazione alla difesa, limitata, inoltre, a quella che ci è consentita dal trattato di pace. Ed è perciò che, rivolgendomi alla Camera, ritengo di non dovere spendere altre parole per illustrare questo disegno di legge che è illustrato per il fatto che fa parte del bilancio della difesa per l'esercizio 1949-1950 già approvato dalla Camera. Quindi non è che una formalità che noi chiediamo, affinché sia possibile far fronte a necessità assolute, una della quali è stata riconosciuta anche dall'onorevole Pajetta.

Non mi pare sia il caso di discutere sui 150 milioni che si chiedono per la bonifica dei depositi di munizioni, dato che fin dal 1948 è terminato il servizio per lo smantamento degli immobili e dei terreni; evidentemente in questo siamo tutti d'accordo.

PAJETTA GIULIANO. È come vendere la carne, metà allodola e metà cavallo.

CHIOSTERGI, *Relatore*. Per ciò che riguarda gli 800 milioni per l'aeronautica civile, ammetterò che quelli sono utili, sia per dare lavoro, sia per togliere la vergogna di vedere i nostri aerodromi nelle condizioni in cui si trovano oggi.

Quindi, anche per gli 800 milioni, non si deve parlare di preparazione alla guerra...

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

PAJETTA GIULIANO. Sono per la preparazione alla guerra.

CHIOSTERGI, *Relatore*. Allora ogni bilancio, non soltanto quello della difesa, è di preparazione alla guerra. Io comprendo che sia comodo per l'onorevole Pajetta e per il suo gruppo di prendere nettamente posizione contro questo provvedimento. Ma il consiglio, per un'altra volta, di farlo in tempo debito, cioè quando si discute il bilancio della difesa.

PAJETTA GIULIANO. Lo faremo tutte le volte che se ne presenterà l'occasione.

CHIOSTERGI, *Relatore*. Mi permetto di osservarle che, a forza di abusare di certi motivi polemici, si finisce col toglier loro valore. È un consiglio che mi permetto di darle. Rende molto di più il non abusare di una certa metodologia che va per la maggiore. È vero che si dice che, a forza di ripetere la stessa cosa, si finisce una buona volta per farla capire, ma così come la ripetete in questa occasione, serve proprio in senso opposto. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli, che sono identici nel testo del Senato e della Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

CECCHERINI, *Segretario*, legge:

« Per l'esercizio finanziario 1949-50 sono autorizzate le seguenti spese straordinarie del Ministero della difesa:

lire 100.000.000 per viaggi, indennità di missione e altre speciali indennità al personale addetto alla bonifica dei depositi di munizioni e del territorio nazionale da ordigni esplosivi;

lire 1.000.000.000 per l'acquisto di automezzi e motomezzi per costituire e completare dotazioni; per l'acquisto di macchinario o attrezzature per l'impianto e ripristino di officine riparazioni e depositi carburanti di piccola capacità;

lire 50.000.000 per la bonifica dei depositi di munizioni e del territorio nazionale da ordigni esplosivi (escluse le spese di personale);

lire 800.000.000 per la costruzione, sistemazione d'impianti relativi ai campi di aviazione aperti al traffico aereo civile nazionale e per i relativi uffici di controllo statale;

lire 400.000.000 per acquisto di automezzi e motomezzi per costituire o completare dotazioni dell'Arma dei carabinieri ».

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

Si dia lettura dell'articolo 2.

CECCHERINI, *Segretario*, legge:

« Per gli effetti di cui all'articolo 81, ultimo comma, della Costituzione, alla copertura degli oneri derivanti dal precedente articolo 1 sarà provveduto con gli stanziamenti dello stato di previsione del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950, rispettivamente previsti ai capitoli 247, 252, 253, 264 e 266 ».

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

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

Seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti, delle poste e telecomunicazioni, della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti, delle poste e telecomunicazioni, della marina mercantile.

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

BIANCO Signor Presidente, onorevoli colleghi, se l'onorevole ministro delle poste e telecomunicazioni avesse accolto il voto, che più volte è stato fatto alla Camera e al Senato, di accompagnare la presentazione del bilancio con una anche breve relazione in cui fossero illustrati i punti programmatici coi quali il ministro si accinge ad amministrare i servizi del dicastero a lui affidato, molto probabilmente io vi avrei risparmiato questo mio intervento o quanto meno avrei contenuto questo intervento nei limiti assai più modesti di quelli che non potranno essere ora, e comunque avrei potuto dare ad esso un'impostazione più giusta e più adeguata.

Il fatto è che, come notava sette mesi or sono un quotidiano romano non di parte nostra — mi pare *La Libertà* — le discussioni del bilancio del Ministero delle poste e telecomunicazioni si svolgono generalmente fra la più completa indifferenza, come se in quel dicastero non si trattassero affari importanti e cospicui che interessano tutta la vita del paese. La stessa malinconica osservazione è fatta anche dall'onorevole relatore nella sua relazione, quando appunto ha rilevato come non soltanto l'opinione pubblica ma anche i politici danno poca importanza al Ministero delle poste e telecomunicazioni. I maligni dicono addirittura che questo Ministero sia stato creato apposta per dare un posto a

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

qualche aspirante che non poteva essere diversamente accontentato.

Ma quel che è grave è che questa indifferenza, questa sottovalutazione da parte del pubblico e dei colleghi in genere per il Ministero delle poste e telecomunicazioni pare sia condivisa in pieno dai ministri ad esso addetti e dallo stesso Governo, sia pure per le ragioni che dice l'onorevole relatore, in quanto essi, depressi dall'opinione del pubblico, finiscono col perdere qualsiasi spinta e qualsiasi senso di iniziativa per cercare di migliorare la situazione del dicastero ad essi affidato.

Dicevo che l'indifferenza del pubblico e l'indifferenza del Governo è grande per questo Ministero, eppure io penso che si tratti di uno dei Ministeri più importanti. Il servizio delle telecomunicazioni, oltre quello delle poste, rappresenta qualche cosa di veramente vitale per un paese civile. Una volta si diceva che il progresso dei popoli si misurava in rapporto alla quantità di sapone che essi consumavano. Oggi potremmo completare questo concetto dicendo che la civiltà ed il progresso dei popoli si misura in rapporto alle lettere, ai telegrammi e alle telefonate che vengono effettuate nel paese.

Il servizio delle poste e delle telecomunicazioni è il sistema circolatorio che dà vita a tutte le attività del paese, né più né meno come il sangue che alimenta il corpo umano, e se questo sistema non funziona o funziona male o poco, è tutto il corpo che ne risente.

Per questo io mi permetto di soffermarmi brevemente, per porre alcuni quesiti al ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

Per quella indifferenza di cui parlavo poco fa, per quella sottovalutazione di cui dianzi ho detto, il bilancio delle poste e delle telecomunicazioni è stato sino ad oggi quello che il primo relatore in questa Camera chiamò bilancio di ordinaria amministrazione. Anche oggi il relatore di maggioranza, nella sua onestà, è costretto a riconoscere che lo stato dei servizi delle poste e delle telecomunicazioni nel nostro paese è uno dei più bassi rispetto agli altri paesi di Europa. Dice il relatore che questo fatto è conseguenza ed indice dello stato di depressione in cui si trova il nostro paese, ma mi pare che egli ricorra ad un eufemismo perché, subito dopo, egli è costretto a riconoscere che vi sono ancora oggi decine di migliaia di telefonate, per esempio, che non vengono effettuate e che vengono rinunziate, decine di migliaia di domande di nuovi utenti che non riescono ad ottenere la installazione dell'apparecchio telefonico, al quale

proposito occorre dire che bisogna prima creare il mezzo per poi vedere se questo mezzo sarà sfruttato appieno dalla popolazione.

È avvenuto sempre così: fino a quando, tra un paese e l'altro, vi è stata la diligenza a 4 posti, non vi erano più di 4 viaggiatori, perché nessuno pensava di potersi avventurare in un viaggio senza trovarvi posto, ma appena i posti divennero 24 o 30, si riempirono anche quelli, e quando il servizio si è intensificato noi abbiamo sempre visto che i nostri mezzi di trasporto viaggiano a pieno carico.

Lo stesso si potrebbe dire e si deve dire anche del servizio di cui ora ci occupiamo. E questo è il punto sul quale io desidero in modo particolare, sia pure molto brevemente, occuparmi: se una ragione noi dobbiamo cercare allo stato attuale di depressione del servizio, noi la dobbiamo vedere nel fatto, sottolineato anche dal relatore, che ancora oggi il servizio, soprattutto delle telecomunicazioni, si trova, nel nostro paese, suddiviso non soltanto amministrativamente, ma anche tecnicamente: da una parte il servizio telegrafico, dall'altra quello telefonico. E per quello che riguarda il servizio telefonico, noi troviamo questo servizio suddiviso in due grandi gruppi: servizio gestito dallo Stato e servizio affidato ad un notevole numero di società concessionarie.

Questo fatto era spiegabile, e forse utile, 30, 40, 50 anni fa, quando si trattava di creare, nel nostro paese, il servizio delle comunicazioni elettriche tramite filo; poteva essere utile allora, perché era opportuno ripartire su diverse aziende lo sforzo e anche la spesa per la creazione di questi servizi; ma quello che era utile 30-40 anni fa, non lo è più oggi.

Cinquanta anni fa avevamo in Italia, se non vado errato, qualcosa come 50 società concessionarie, fra grandi e piccole. La loro inefficienza indusse però circa 43 anni fa lo Stato italiano a revocare le concessioni che aveva date in un primo tempo perché, come gli onorevoli colleghi certamente sanno, per l'articolo 1 del codice postale: « I servizi delle telecomunicazioni costituiscono monopolio dello Stato ».

Ritornati, nel 1925, al sistema delle concessioni, le società si ridussero a cinque. Ma le stesse cinque società che attualmente gestiscono i servizi telefonici nel nostro paese in realtà non sono cinque, perché le prime tre, le maggiori, sono a loro volta coalizzate nella S. T. E. T., mentre le altre due di fatto cercano anch'esse di coalizzarsi tra loro.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

Dunque quello che poteva essere utile nel passato non lo è più oggi, per un insieme di ragioni tecniche, economiche e, permettetemi di dire, anche per ragioni d'interesse pubblico.

Io non farò perdere tempo alla Camera con l'esposizione di queste ragioni, che sono evidenti a tutti. Nessuno, per esempio, saprebbe spiegarsi come per telefonare da un paese all'altro ci si debba servire del filo della società telefonica o dello Stato, e per spedire un telegramma tra le stesse località ci si debba poi servire di un altro filo, corrente magari ad un metro di distanza, e di altri impianti perfettamente inutili a mantenersi.

Del pari non è concepibile continuare a mantenere questi servizi suddivisi, quando sta di fatto che giorno per giorno, ora per ora, minuto per minuto, lo Stato da una parte e le società concessionarie dall'altra, sono costretti a prestarsi i servizi e ad utilizzare le linee dell'apparato telefonico o telegrafico dell'altro. Ma vi è anche una ragione di carattere sociale e nazionale: i servizi delle comunicazioni non sono servizi qualsiasi, che si possono affidare ai privati, perché li gestiscano soltanto con la prospettiva o il miraggio di realizzare il massimo utile; sono servizi di interesse pubblico che lo Stato ha l'obbligo e il dovere di assicurare e garantire a tutti.

Voi state facendo chiasso per la Cassa del Mezzogiorno, ma io vorrei domandare all'onorevole ministro delle telecomunicazioni e al suo vicino ministro dei trasporti come concepiscono essi questo primo inizio di rinascita del Mezzogiorno, se non si pensa fin da oggi a creare la premessa indispensabile affinché il Mezzogiorno possa rinascere. Come è concepibile, per esempio, che la S.E.T., che ha la zona più povera nel cui ambito svolge il suo servizio, possa fare impianti telefonici quando in un piccolo centro di provincia dell'Italia meridionale, per accogliere una richiesta, è costretta a fare un impianto di parecchie decine di metri di lunghezza? Come è concepibile che questo servizio possa domani funzionare in un piccolo comune, dove, sì e no almeno nei primi tempi, vi potranno essere due o tre telefonate al giorno?

Alcuni di voi ricorderanno un episodio, che alcuni anni fa fece le spese della stampa scandalistica, a proposito di un certo collega nostro, non so se attuale o del passato, che aveva rifiutato — evidentemente, aveva le sue ragioni — un posto nella sua macchina a un tale, residente a Roma, che aveva interesse

di raggiungere subito il suo lontano paese dove la madre stava per spirare. Allo stesso modo io potrei chiedere: come è concepibile, per esempio, che da un paese sperduto della Basilicata o della Calabria si possa invocare aiuto per una disgrazia quando non si dispone del telefono?

Ora in questi casi è evidente che lo Stato deve poter compensare gli utili che può ricavare dalle zone dove i servizi sono più intensi con le perdite che certamente incontrerà nei paesi dove invece il servizio non potrà essere intenso. È un servizio questo che lo Stato può fare, che comunque può fare anche il privato, ove possa avere questo compenso. Ma fino a quando voi continuerete a mantenere il servizio suddiviso fra cinque società da una parte e lo Stato dall'altra, è evidente che a questo inconveniente non si potrà riparare.

Non solo, ma ove effettivamente qualcosa si incominciasse a fare per ampliare, sviluppare e intensificare gli impianti attuali, è chiaro che se ciascuno farà per proprio conto, partendo dal punto di vista che la situazione attuale continuerà a permanere tale anche in avvenire, noi ci verremo a trovare domani in una situazione che ci farà concludere che non bisogna muovere le cose come sono state regolate e che non vi è convenienza economica a fare cambiamenti.

Onorevole ministro, ella mi potrà rispondere che è da poco tempo a quel posto e che quindi non le si può muovere alcun rimprovero. Perfettamente d'accordo, ma io desidero sapere quale è il suo orientamento, quale è il suo pensiero su quello che il Governo farà quando fra cinque anni verranno a cessare le concessioni fatte nel 1925 alle cinque società che attualmente esercitano i servizi telefonici in Italia.

Il suo predecessore, nella sua immensa buona fede, rispondeva a questa domanda dicendo che, quando la scadenza sarà venuta, il ministro inviterà le società a metter fuori capitale fresco oppure farà il riscatto. Ma queste sono parole. Voi dite tutti i giorni che soldi non ce ne sono. Lasciate che questa volta sia io a dirvi che i soldi per fare il riscatto fra cinque anni non sarà tanto facile trovarseli a portata di mano. E allora è proprio oggi che bisogna cercare per lo meno di avviare conversazioni con queste società concessionarie per vedere se non vi sia la possibilità di addivenire ad un compromesso che porti alla unificazione dei servizi.

Se lo Stato potesse fare il riscatto, tanto di guadagnato, e per questo non v'è bisogno

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

di aspettare la scadenza, perchè lo Stato, quando vuole ha sempre la possibilità di chiedere la risoluzione anticipata della concessione. Ma noi vorremmo che lo Stato tenesse presente che questo problema della unificazione dei servizi come pure di tutto il servizio delle trasmissioni elettriche e di qualunque altra forma di comunicazione, si può fare senza che lo Stato debba spendere un soldo. Dice l'onorevole relatore che le cinque società concessionarie hanno attualmente un capitale di una ventina di miliardi. Noi sappiamo che il valore effettivo degli impianti delle società in questione ammonta oggi ad almeno 170-180 miliardi. Ma noi sappiamo anche che almeno per tre delle cinque società, la parte maggiore del valore delle reti telefoniche affidate ad esse appartiene proprio allo Stato. Infatti lo Stato, attraverso l'I. R. I., possiede circa il 57 per cento del capitale della « Stipel », della « Tave » e della « Tino ».

Lo Stato possiede inoltre un suo proprio impianto telefonico e un proprio impianto telegrafico. Sarebbe azzardato voler fare qui delle valutazioni; ma un fatto è certo: il fatto, cioè, che secondo il parere degli stessi tecnici e competenti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, a conti fatti, la parte di cui lo Stato è proprietario (sia direttamente, sia come compartecipe, attraverso l'I. R. I., delle tre grandi società esistenti in Italia) non è inferiore alla parte residua appartenente ai privati. E allora noi domandiamo: ma perchè lo Stato non propone a queste cinque società, le cui concessioni verranno a scadere fra cinque anni, di trovare una soluzione fin da oggi, per esempio di formare con le cinque società e con l'azienda telefonica di Stato, aggiungendoci anche quella parte dell'azienda autonoma che riguarda i telegrafi, un unico ente in cui ciascuno abbia la propria parte di capitale con la sola legittima pretesa da parte dello Stato di poter disporre della metà più uno di quello che deve essere il capitale di questo nuovo ente? Perchè lo Stato non accoglie questa, che non è soltanto una istanza fatta da questi banchi da noi a scopo, come diceva poco fa per tutt'altra ragione l'onorevole Chiostergi, di fare dell'opposizione; ma che è una istanza che è stata posta non da oggi da tutti i tecnici dell'amministrazione del suo dicastero, onorevole Spataro, che è una istanza posta da tutta la massa dei dipendenti del suo dicastero e anche dai dipendenti, funzionari, tecnici ed impiegati delle cinque società concessionarie?

È una istanza che risponde oggi ad una necessità improrogabile ormai nel nostro paese, allo stato in cui si trova il progresso. Lo sviluppo dei servizi telefonici e telegrafici non è una novità per nessuno. Siamo forse soltanto in Italia che continuiamo ad andare innanzi in questo stato di cose. Ma in tutti i paesi più civili d'Europa: Inghilterra, Danimarca, Svezia, Norvegia, Unione Sovietica — se non vi dispiace — nella stessa America i servizi delle telecomunicazioni, o che siano gestiti dallo Stato, come è nell'Unione Sovietica e negli altri paesi a democrazia popolare, o che siano affidati a privati, come è per esempio in America, essi sono strettamente collegati fra di loro, costituiscono oggi un tutto unico che permette di ridurre i costi (quei costi che voi volete ridurre, in altri campi, coi sistemi del dottor Costa e del marchese di Rodinò).

E c'è anche un'altra ragione, onorevole Spataro. Io ho letto nella relazione che le società hanno fatto una quantità di lavori. Senza dubbio dei lavori le società li hanno fatti, ma hanno fatti tutti i lavori che avrebbero dovuto fare? No, lo dice l'onorevole Veronesi nella sua relazione. Egli ci dice ad un certo punto qualche cosa di questo genere: bisogna premere sulle società concessionarie perchè esse non ritardino la loro opera di potenziamento dei servizi adducendo il motivo della prossima data di scadenza della concessione. Ma tutti sappiamo che oltre a questo motivo che le società concessionarie mettono innanzi apertamente, perchè può apparire legittimo (ma non lo è, perchè avevano per contratto l'obbligo di fare quello che non hanno fatto), ve n'è un altro, che non si mette per iscritto, ma che è egualmente noto a tutti: il motivo che fino a quando lo Stato non concederà ulteriori aumenti delle tariffe telefoniche le società non vorranno fare lavori di ampliamento, non vorranno fare lavori di ammodernamento, non vorranno, in una parola, migliorare i servizi che ad essi sono stati concessi.

Queste società hanno un grande torto, quello di lagnarsi senza che le loro lamentele abbiano alcun fondamento. Queste società dovrebbero infatti dimostrarci come mai i loro impianti erano valutati già due anni fa 150-200 miliardi, quando il capitale versato era costituito da poco più di 800 milioni di lire. Come fanno esse a giustificare un simile enorme aumento? Non certo adducendo il motivo della svalutazione della moneta, giacchè il parametro dell'inflazione è, come tutti sappiamo, 50-60, mentre qui

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

v'è invece un divario che va molto più in là.

Dove hanno preso dunque gli altri miliardi? Hanno forse emesso altre azioni od obbligazioni? Per nulla affatto. È fuor di dubbio allora che le società hanno potuto aumentare il valore degli impianti riversando nelle costruzioni una parte di utile che veniva occultata, poichè in Italia non v'è un controllo sui bilanci delle società concessionarie di servizi pubblici!

Un fatto è certo comunque, ed è che le società non hanno alcun motivo di dolersi o di affermare che esse hanno tratto profitti scarsi, poichè se così fosse i loro impianti non sarebbero arrivati ad un simile valore. Le società hanno dunque il torto di lamentarsi e lo Stato avalla l'opinione corrente che esso sia il peggiore gestore di affari che si possa immaginare. E ciò non per giudizio nostro, ma per giudizio vostro, giacchè ogni volta che si reclama un qualche cosa di ardito, un qualche cosa di coraggioso, voi non fate che risponderci che lo Stato è un pessimo amministratore.

Eppure basterebbe portare a questo riguardo l'esempio della gestione dei servizi telefonici. L'azienda di Stato dei servizi telefonici — e questo è un fatto — su un'entrata di circa 8 miliardi, sopporta una spesa di poco più della metà e, se lo Stato guadagna nella gestione di questo servizio, a maggior ragione ci guadagnano, e molto di più, le società private, le quali per giunta gestiscono questi servizi in condizioni migliori. Infatti, quando 25 anni fa si procedette a queste concessioni, lo Stato volle fare un pessimo affare perchè concesse i servizi migliori agli altri e tenne per sé i peggiori: quelli che erano servizi che importavano poca spesa rispetto agli utili che si potevano realizzare furono concessi alle società private, mentre i servizi che importavano grösse spese d'impianto e forse anche di gestione, e che non presentavano prospettive di grandi guadagni, furono riservati allo Stato.

Nonostante questo — dicevo — lo Stato realizza oggi utili notevoli nella gestione dell'azienda di Stato per i servizi telefonici, e perciò a maggior ragione bisogna dire che grossi guadagni realizzano anche le società concessionarie. Ma queste società rifiutano di fare quello che dovrebbero fare, che avrebbero l'obbligo di fare, per tutto un insieme di ragioni: perchè mettono avanti il pretesto della prossima scadenza delle concessioni; perchè, dicono sottovoce, non si autorizzano tutte le ulteriori maggiorazioni delle tariffe; e

magari perchè si vuole mettere lo Stato nella condizione di non farsi mai prendere dal desiderio di fare qualche cosa, di riscattarle, per esempio, di qui a cinque anni.

Eppure è un problema, onorevole ministro, che ella deve porsi e su cui deve dare una qualsiasi risposta. Il paese ha bisogno di sapere quale è l'orientamento del Governo in ordine a questo problema. È una questione d'interesse veramente nazionale, non soltanto per la sua portata economica ma anche è soprattutto per una questione di fondo, per il fatto cioè che si tratta di un servizio di carattere sociale e nazionale nello stesso tempo.

Noi desideriamo sapere che cosa pensa lo Stato di fare. Pensa lo Stato di arrivare alla nazionalizzazione di questi servizi? Ce lo dica. Però non pare, perchè proprio l'onorevole Pella, l'altro giorno, in un suo discorso pronunciato a Palermo, ci ha tenuto a rassicurare, seppure ve ne era bisogno, che di nazionalizzazioni, finchè vi sarà lui e i suoi amici (e speriamo che questo sia ancora per poco nel nostro paese), non si parlerà.

Si vuol fare qualche cosa di meno rivoluzionario? Si vuole arrivare alla conclusione di un accordo del tipo di quello cui accennavo e che è esposto molto chiaramente e molto precisamente in un opuscolo, che l'onorevole ministro avrà letto certamente più di una volta, del centro studi per i servizi telefonici e telegrafici del nostro paese? Ci si dica qualcosa.

E qualche altra cosa anche sarebbe stato opportuno che il Governo ed il ministro ci avessero detto in ordine al programma con cui pensano di affrontare il problema dell'ampliamento e dello sviluppo dei servizi telefonici, se è vero che una volta o l'altra si avranno i famosi 25 miliardi che finalmente il Governo si è deciso ad autorizzare che siano concessi dalla Cassa depositi e prestiti. Anche a questo riguardo vi sarebbe intanto da osservare che non solamente motivi di sottovalutazione da parte del Governo dell'importanza economica e sociale di questo servizio, ma anche altre ragioni di carattere politico e classista possono spiegare la lentezza e la resistenza a potenziare questi servizi.

È strano che il ministro del tesoro si ostini per esempio a non fornire ai servizi delle poste e telecomunicazioni i mezzi di cui v'è bisogno per svolgere un programma che — si noti bene — se fosse stato svolto tempestivamente, cioè quando esso è stato redatto, sarebbe costato assai meno. E non meno strano è che i cari amici americani, che tanto

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

bene vogliono a voi del Governo e del partito di maggioranza, non abbiano mai permesso che a queste spese si provvedesse con una parte dei fondi E. R. P..

Ma la cosa è strana fino ad un certo punto: è facile, infatti, pensare che in questo modo essi volevano mettere il Ministero delle poste e telecomunicazioni nella condizione di bere od affogare, cioè di restare inerte o concludere quel famoso affare che, per fortuna e per la dignità del nostro paese, è stato finalmente mandato a monte; intendo alludere al famoso accordo coll'I. T. T..

Tutto questo, comunque, è indicativo, onorevole Spataro, dell'indirizzo del Governo di cui ella fa parte, Governo che, naturalmente, ha una propria mentalità, un proprio orientamento di classe o, per lo meno, della classe di cui fa parte e della quale rappresenta gli interessi. Se così non fosse, non si spiegherebbe la tendenza del suo, onorevole Spataro, e degli altri dicasteri — come quello dei trasporti — a spogliarsi ogni giorno di qualcuno dei suoi servizi per affidarlo ad imprese private.

Per esempio, io vorrei conoscere la ragione per la quale il servizio dello svuotamento delle cassette postali è stato dato in concessione ad una ditta privata a Napoli, dove pure esiste un autocentro statale attrezzato per il servizio stesso. A questo proposito io ho presentato tre o quattro mesi fa un'interpellanza, che però non è stata ancora svolta. Eppure a Napoli non v'è un solo cittadino che non riconosca ingiusto questo fatto. La stessa stampa di vostra parte ha protestato. E gli inconvenienti che ne derivano non sono solo di carattere economico (si tratta di 15-20 milioni), ma, almeno in potenza, di ordine più grave. Lo Stato ha per la Costituzione l'obbligo di garantire il segreto postale, ed è evidente che tale garanzia ci può essere data facilmente gestendo esso direttamente questo servizio, ma non ci può essere assolutamente data da una qualsiasi società privata che viene incaricata di questo servizio.

Altre proteste vi sono state, ed il ministro suo predecessore potrà confermarle, a riguardo del recapito dei telegrammi affidato a privati. Sono stati proprio i commercianti, la camera di commercio e i ceti industriali di Milano a protestare fino a quando non si arrivò a togliere alle ditte private il servizio di recapito dei telegrammi.

Insomma, per quanto voi vi sottovalutate (affar vostro, se ritenete di valere anche meno di quanto forse non possiate valere),

è un fatto che il pubblico ha assai più fiducia nello Stato, ente astratto, che non nei privati, e per questo reclama che i servizi di interesse pubblico siano fatti dallo Stato e non dai privati.

Ma voi avete una tendenza che ci lascia dubitare che non ne farete niente, una tendenza che ci lascia pensare che voi seguite la politica del lasciar fare, del lasciar correre tempo, di lasciare che si avvicini la data del 31 dicembre 1955 in modo che quando ci troveremo con l'acqua alla gola e non ci sarete voi tra cinque anni, chiunque ci sarà si troverà (voi pensate) nella impossibilità di effettuare un riscatto; e così voi avrete gestito anche per l'avvenire gli affari delle società concessionarie.

È da oggi che bisogna adottare un programma, è da oggi che bisogna porsi il problema di che cosa si vuol fare da qui a 5 anni. Si vuole riscattare? Con quali mezzi? Si può riscattare? Non se ne vuole far nulla? Lo si dica, si sappia da noi ed anche dalle società, affinché non abbiano da oggi il pretesto per non far niente. Si vuole cercare di fare un qualsiasi accordo o una qualsiasi combinazione con queste società per unificare la gestione dei servizi? Ci si dica e comunque si cominci a fare fin da oggi! Cinque anni possono sembrare troppi, ma io credo che siano pochi e appena sufficienti per cercare di fare qualcosa in questo senso! E, dicevo prima, si dica anche qualcosa in ordine a quello che si intende di fare con questi 25 miliardi. L'onorevole relatore ha spiegato qualche cosa nella relazione, qualcosa è detto nella relazione alla legge: si farà il cavo da Napoli a Milano, se ne farà uno in senso trasversale fra Genova e Mestre, si creerà un ponte radio verso l'Adriatico, un altro nel canale di Sicilia. Sta bene. Però non è con questi 25 miliardi che voi risolverete il problema! Questo mi pare che sia fuori discussione.

Sono le opere previste inquadrate in un piano? E di quale piano (si tratta? Abbiamo quello del 1945-46 che rimonta ai tempi del ministro Scelba. L'onorevole Scelba ha fatto tanta carriera, ma il piano è rimasto lì. C'è stato poi un piano o per lo meno degli studi che sono stati fatti dai tecnici del Ministero, mi pare fra il 1947 e il 1948. Vi è stato poi il piano di quella famosa società americana. A quale di questi piani voi vi riferite? E anche qui: quali modifiche voi pensate di apportare a questi piani per coordinare e fare in modo che possano riuscire convenienti, adeguati a quella eventuale nuova sistemazione che si pensasse, si riu-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

scisse; si volesse dare ai servizi tutti delle telecomunicazioni nella ipotesi, per esempio, che si arrivasse, si pensasse che si volesse arrivare alla unificazione di questi servizi? Anche su questo qualcosa bisogna che il paese sappia.

E poi non magnifichiamo questo famoso mutuo. Un piano c'era, il piano era di 60 miliardi. Il piano dei 60 miliardi che a quest'ora, secondo il piano stesso, dovevano essere stati già quasi tutti spesi.

Io ho qui le tabelle delle spese, del modo e del tempo in cui queste spese sarebbero state fatte. La metà della somma doveva essere spesa fra il 1948-49 e il 1949-50; il resto doveva essere speso entro il 1952. Si trattava di 60 miliardi e oggi voi ci venite ancora a parlare di un mutuo che verrà. Noi non sappiamo quando verrà, perché fino a questo momento non è venuto. Il fatto che sia venuta la legge non significa che siano venuti i soldi, per quanto si tratta della Cassa depositi e prestiti.

Ella fa segni di diniego, onorevole sottosegretario. Bene, guardi però alle sue spalle l'onorevole ministro D'Aragona. Io le posso dire questo: la società calabro-lucana ancora oggi giustifica il fatto che le caffettiere che camminano sulle linee calabro-lucane sono ancora quelle di prima, salvo qualche piccola riparazione, perché i famosi soldi, i famosi 900 milioni che la Camera ed il Senato hanno accordato oltre un anno fa, praticamente non riesce ancora ad averli nelle mani. Io non so quanto vi sia di vero in questo. Anche se la cosa fosse inesatta, un po' di colpa l'avreste anche voi, che non ci fate sapere niente. Non si riesce mai a sapere nulla dai Ministeri.

Questi venticinque miliardi verranno magari domani. Però voi dite che questi 25 miliardi saranno spesi a 5 miliardi all'anno in tutto il paese, mentre il programma minimo di due anni fa (il programma del 1948) prevedeva una spesa di 60 miliardi circa, 55 esattamente, mi pare, da spendersi entro il 1952. Quanto tempo vi ci vorrà per compiere quella minima parte di lavori di ampliamento, di ammodernamento, di sviluppo dei servizi, per cui si dovevano spendere 55 miliardi di allora e che oggi dovrebbero essere molto di più? E i lavori di ampliamento e di ammodernamento delle società private quando si faranno? Perché se le società private hanno fatto qualcosa (e indubbiamente lo hanno fatto), esse hanno soltanto riparato i danni che la guerra aveva apportato ai loro impianti. E, quando vi sarà questo eventuale ente che vi proponiamo di costituire, quanto

tempo ci vorrà per potere eseguire quella parte di lavori che ancora non sono stati neppure previsti e finanziati?

Insomma, siamo nel 1950, siamo all'epoca del telefono, del telegrafo, della radio; e voi volete andare innanzi ancora dando al tempo il valore che ad esso si dava mezzo secolo fa.

Si parla di difficoltà che si sarebbero incontrate nel fare il prestito con i privati. Sarà. Comunque avevate ed avete la Cassa depositi e prestiti che amministra i soldi che il Ministero delle poste le affida. Eppure voi avete paura di prendere questo danaro tutto in una volta o, per lo meno, a rate più consistenti di quelle che non siano i previsti 5 miliardi all'anno. Così voi farete quello che si fa in molti altri campi, per esempio nel campo delle bonifiche, dove si procede così lentamente che, quando le opere sono arrivate a un certo grado di consistenza, poi ci si ferma, vanno alla malora e si comincia da capo. Non è anche questo un mezzo e un modo per sottovalutare questi servizi, per mettere questa azienda e dei telefoni e dei telegrafi in condizione di andare alla malora per potere, quando sarà venuto il momento opportuno, cogliere il destro per affidarla ad una qualsiasi società privata? È questa domanda che io pongo, e alla quale non attendo risposta.

Non è concepibile che gli uomini che siedono al Governo abbiano meno intelligenza di quanta ne può avere l'uomo della strada. Se essi non vedono queste cose, è perché non le vogliono vedere, è perché vogliono vedere l'altra faccia del problema, è perché si lavora a portare le cose alla deriva per facilitare la delineazione di quella situazione che poi permetterà di persuadere l'opinione pubblica italiana sulla convenienza di concedere ai privati un servizio che per lo Stato non è redditizio, che per lo Stato non è più sopportabile.

È per la stessa ragione che il suo Ministero, onorevole Spataro, si ostina a non voler accogliere un voto venuto da ogni parte e che non costava nulla esaudire. Sono tre anni che da tutte le parti si chiede perché il suo Ministero non ci dà il conto (e lo può fare, per lo meno per l'avvenire) di quello che costano i servizi in franchigia. Così vedremmo se questo servizio postale è passivo o, viceversa, largamente attivo. L'onorevole Veronesi parla di 7 miliardi, per esempio; ma io credo che bisogna parlare di 17 miliardi. Dico «credo» che bisogna parlare di 17 miliardi, perché già un anno fa il ministro del tempo conveniva con me che questi servizi in franchigia

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

importavano già allora una entrata di circa 9 miliardi. Poi vi è stato un altro aumento delle tariffe, e ora vi è l'anno santo. Voi, nel bilancio, avete giustificato le maggiori entrate previste perché dite che, oltre il naturale sviluppo dei servizi, vi è anche l'anno santo. Per lo meno, in questo anno santo, il Ministero, per la parte dei servizi postali e telegrafici, dovrebbe dare per i servizi in franchigia un importo di 15-16-17 miliardi. E allora, se detraete i 5 miliardi e rotti che vi dà di sovvenzione il Tesoro dai quasi 4 miliardi che voi versate al Tesoro come differenza attiva del bilancio dell'azienda per i servizi telefonici aumentati dall'importo dei servizi effettuati in franchigia, voi avrete un residuo netto attivo di una quindicina buona di miliardi; e vedrete così che questo Ministero dà un utile allo Stato notevolissimo anche in rapporto al valore dei suoi impianti.

Ma anche qui, ripeto, non si vuole che risulti dai bilanci che c'è un utile. No, dobbiamo dare l'impressione che c'è una perdita, ed anche questo è un indice del modo di pensare e dell'orientamento del Governo: svalutare, cioè, queste gestioni perché ci si possa disfarne domani.

Pare strano, ma, nel nostro paese, gli unici monopoli che sono cari allo Stato sono i monopoli che si chiamano finanziari e che io invece chiamerei, con una parola poco rispettosa, monopoli da filibustieri: come quello del giuoco del lotto, perché è una cosa vergognosa che debba essere proprio lo Stato ad invitare il pubblico a farsi spogliare così.

Onorevole Spataro, a questo proposito io vorrei rivolgerle una preghiera aprendo una parentesi: risulta a lei che in molti uffici postali d'Italia sono stati sequestrati in questi giorni un'infinità di vaglia postali che portano tutti la stessa somma di 80 lire? È un piccolo giuoco del lotto, o qualche cosa del genere dell'hallesismo che si va svolgendo nel nostro paese...

Una voce dal centro. Di che cosa si tratta?

BIANCO. Si tratta delle famose lettere a catena. Non più le lettere con cui si minaccia un mare di guai a chi non ottempera alle disposizioni in esse contenute, ma lettere in cui si dice: voi che ricevete questa lettera fate un vaglia di 80 lire intestandolo al primo dei sei nominativi che sono posti in calce alla lettera. Poi rispedite copia di questa lettera a cinque amici sicuri che diano garanzia che accoglieranno il vostro invito, cancellate il primo nome ed aggiungete in ultimo il vostro. Segue poi tutta una dimostrazione algebrica attraverso la quale si dà ad inten-

dere ai gonzi che entro un mese o giù di lì lo sciocco che abbocca all'amo potrà ricevere qualche cosa come 15 mila vaglia che importano una somma di un milione e 250 mila lire. Nella mia cittadina, per esempio, nei giorni scorsi sono stati sequestrati più di mille vaglia del genere, e quel che è peggio, onorevole Spataro, pare che i destinatari di quei vaglia vogliano chiamare in giudizio il suo Ministero per l'abusivo rifiuto di pagamento di questi vaglia.

Questo lo dicevo, e chiudo la parentesi, a proposito della preferenza del Governo per i monopoli in quanto siano soltanto monopoli affaristici, monopoli diretti a spogliare il pubblico, quale il giuoco del lotto.

Quando invece si tratta di gestire un servizio che è eminentemente di interesse pubblico sia per incoraggiare e per aiutare lo sviluppo, sotto un certo punto di vista, delle attività del nostro paese, sia per dare maggiore garanzia ai cittadini che se ne vogliono servire, sia infine per mettere veramente alla portata di tutti i cittadini italiani questo servizio, che indubbiamente rappresenta uno dei migliori doni che la scienza potesse dare al popolo, all'umanità, allora è un'altra cosa.

Eppure, se non temessi di far perdere tempo alla Camera, sarei tentato di leggere all'onorevole Spataro qualche brano del discorso pronunciato una novantina di anni or sono da un mio concittadino, colonello Pentasuglia, glorioso garibaldino, addetto appunto ai servizi telegrafici nella spedizione di Garibaldi, discorso pronunciato in occasione della inaugurazione del primo cavo telegrafico fra Trapani e Cagliari, discorso che è tutto un inno alla scienza e al progresso, e allo sviluppo della vita del nostro paese.

È questa l'importanza che hanno i servizi affidati al suo Ministero, onorevole Spataro. Bisogna che ella non si lasci vincere, come dice l'onorevole Veronesi, da un senso di pudore, da cui pare si siano fatti vincere tutti i ministri delle poste, dinanzi alla svalutazione che si fa di questo Ministero.

Bisogna che io dica che, come si trovano soldi per le spese militari, si trovino per le opere di pace. E non deve dirci l'onorevole Chiostergi, come ha fatto poco fa, che questo è un nostro *slogan*; ciò corrisponde alla verità: i soldi per andare in Somalia si trovano, si trovano i danari per fare ammazzare i lavoratori; si trovano i soldi per tante altre cose inutili ed anzi nocive, ma quando c'è da fare qualcosa di buono, danari, nel nostro paese, non se ne trovano.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

Non è questo uno *slogan*: è una realtà, è un fatto che risponde, naturalmente, a tutto un orientamento, a tutto un modo di pensare e di agire.

Bisogna che questi 25 miliardi siano spesi effettivamente e possibilmente non nei cinque anni previsti, ma in un periodo di tempo più breve. Bisogna che a questi 25 miliardi se ne aggiungano parecchi altri: vi sono cento possibilità di procurarseli, ma bisogna, onorevole ministro, che ella si ponga questo problema, se ancora non se lo è posto, e che ci dica, comunque, anche una sola parola che ci faccia conoscere quale è il suo orientamento sul problema che le ho posto: unificazione cioè dei servizi delle telecomunicazioni in genere, non soltanto nel senso in cui pare si stia provvedendo, cioè di unificazione amministrativa dei servizi telefonici e di quelli telegrafici dello Stato, ma nel senso dell'unificazione tecnica di questi due servizi.

E prima ancora di fare questo, che è il più difficile, bisogna unificare in unico servizio il servizio delle comunicazioni telefoniche ora ripartito fra Azienda di Stato e società concessionarie.

Il problema va risolto prima di ogni altro, e bisogna decidersi a prendere una posizione. Voi riconoscete, e non potete non riconoscere (lo hanno riconosciuto anche gli americani), che non è possibile mantenere separate, non soltanto dal punto di vista amministrativo, ma anche e soprattutto dal punto di vista della unicità dei servizi, di gestione e di impianto, i servizi telefonici e quelli telegrafici in Italia.

E allora che cosa pensate di fare? Non venite a dirci oggi che non vedete l'opportunità di unificare questi servizi, per poterci poi venire a dire domani che non è più possibile fare qualcosa, perché allora noi vi chiederemo: perché non avete fatto niente quando eravate ancora in tempo? E vi rimprovereremo anche di non aver voluto far niente per non andare contro gli interessi delle società concessionarie!

Ho accennato, onorevole ministro (e ho sottolineato la questione in modo particolare), all'impossibilità in cui si troverà il suo Ministero di venire incontro ai bisogni non soltanto presenti, ma soprattutto futuri del Mezzogiorno.

Vero è che nel bilancio per il prossimo anno sono stati stanziati 250 milioni per contributi a quei comuni che non hanno ancora avuto l'installazione del telefono. Ma, questo, a mio parere, non può essere sufficiente per il Mezzogiorno; bisogna avere dei programmi

ben definiti, e i ministri delle telecomunicazioni e dei trasporti devono rendersi conto che quando si sventolano programmi di rinascita per il Mezzogiorno, anche i loro Ministeri debbono mettersi in linea.

Nel mio ordine del giorno io ho ribadito le stesse cose, e cioè che non è giusto che al Mezzogiorno si debba sempre negare tutto, sia nel campo dell'elettrificazione, sia in quello della costruzione di nuove linee ferroviarie o telefoniche o telegrafiche, col pretesto che nel Mezzogiorno questi impianti non sono redditizi. Come potete giudicare l'affluenza di passeggeri su una data linea ferroviaria, se prima non la create? E d'altra parte voi non potete considerare questi servizi come li considererebbe un privato qualsiasi, il quale li gestisce con il solo miraggio di conseguire il massimo utile! Qui è lo Stato che deve provvedere, e non può adottare il sistema di considerare gli italiani gli uni figli e gli altri figliastri. Voi avete il dovere di mettere a disposizione del popolo italiano, soprattutto di questo disgraziatissimo Mezzogiorno, quel minimo di conforto, quel minimo di possibilità di trasferirsi da un punto all'altro, di smerciare i propri prodotti nelle stesse condizioni di economia delle altre popolazioni di altre parti d'Italia.

L'onorevole Monterisi si agita per la crisi vitivinicola, crisi che soprattutto grava sulle province di Brindisi, Lecce e Taranto. Le ragioni di questa crisi sono state da noi indicate in fattori diversi da quelli ravvisati dall'onorevole Monterisi; ma alle nostre ragioni e a quelle dell'onorevole Monterisi vi è da aggiungere anche la lentezza dei trasporti, che nuoce senza dubbio alle nostre regioni e alimenta le difficoltà che già vi sono.

Nella mia provincia, tanto per fare un esempio, si produce un milione e mezzo di quintali di grano, di quel grano con cui si fa la pasta: ora come può essere trasferito con celerità e con economia questo grano da un punto all'altro con i trasporti che attualmente vi sono nella mia zona? Come si può effettuare il trasporto di questo prodotto e dell'olio, che noi produciamo in abbondanza? E qui bisogna aggiungere che da noi non vi è convenienza a raccogliere certi prodotti, perché poi non si possono trasferire con celerità. Come si può incrementare l'agricoltura in alcune zone del Mezzogiorno, quando siamo ancora serviti da una ferrovia a scartamento ridotto, con le tariffe che ha, con un trasbordo di 3-400 metri per andare a caricare le merci sui vagoni delle ferrovie dello Stato?

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

Noi ci battiamo per questo non da oggi, ma dal 1884. Da allora vi sono voti, deliberazioni per la concessione di un servizio ferroviario alla mia provincia. Ma io credo che non vorrete fare niente perché non volete fare concorrenza alla società privata. Noi, da tempo, chiediamo la continuazione della elettrificazione della linea Battipaglia-Taranto. Io ho ricordato altra volta, e voglio ricordare ancora, che la condizione in cui si svolge il traffico in quel tratto, per le pendenze, per il numero enorme delle gallerie che non sono neppure aerate, ci ha procurato sei anni fa, nel 1944, oltre cinquecento vittime. Fu un intero treno che entrò in quella galleria carico di esseri viventi e ne uscì il giorno dopo con 500 e più cadaveri. Ebbene, noi ne parliamo qui ancora oggi perché il Governo ha trovato uno strano modo di risolvere il problema. Dopo che io ne avevo parlato qui alla Camera, nell'ottobre scorso si fece comparire sui giornali della maggioranza una ampia corrispondenza da Potenza, a firma di un certo Carlo Laurenzi, se non erro, il quale immaginava di avere viaggiato su quella ferrovia e di essere passato sotto quella galleria, ma in realtà non ci doveva essere mai stato, perché dalle notizie che dava, era evidente che non era bene informato, cosicché continuando a parlare di fantasia, dopo avere anche accennato alla necessità di migliorare un po' i servizi, spiegava che il Governo aveva dovuto rinunciare alla elettrificazione perché aveva dovuto provvedere a pagare un miliardo e mezzo alle famiglie delle vittime.

Non risulta che sia stato pagato neppure un soldo, e comunque un soldo non era ancora pagato a tutto il 15 ottobre dell'anno scorso, quando io avevo sollecitato la cosa. E se non avete pagato, avete fatto male. Ma indipendentemente da questo, bisogna pure preoccuparsi del pericolo che incombe anche in futuro, perché altrimenti dovrete pagare per altre vittime ancora su questa linea ferroviaria.

Voi dovrete rendervi conto inoltre che questa è l'unica linea che può servire a dare uno sfogo ad eventuali intralci che si possono verificare per una ragione qualsiasi: come una frana, un bombardamento (non parlo della bomba atomica perché quella renderebbe inutile qualsiasi prosecuzione nei piani) sulla Napoli-Reggio. La Napoli-Taranto è l'unica linea interna esistente in quel tratto, che unisce e divide nello stesso tempo tre grandi regioni quali la Calabria, la Puglia e la Campania, ed è l'unico tratto di

ferrovia che tuttavia voi continuate a mantenere in uno stato che era da considerare arretrato anche cinquant'anni fa. E così come sarà possibile smerciare i prodotti frutticoli della Puglia, tutta roba che va trasferita ai mercati di consumo con la maggiore celerità possibile, perché altrimenti bisognerebbe buttarla a mare, se non si crea sulla Bologna-Lecce un doppio binario che consenta di far camminare con la maggiore celerità possibile i treni merci? Come è possibile trasportare dalla Puglia, dalla Basilicata, dalle Calabrie con questi sistemi tremendi di locomozione i prodotti agricoli di quelle zone?

Coll'avanzare queste proposte io ho fatto il mio dovere. Non posso certamente contare di vedere accolto il mio voto. Ma è bene che ciascuno assuma la propria responsabilità. Non andate a dire al paese che voi pensate al Mezzogiorno, perché c'è pericolo che chi ascolta pensi che voi pensiate ad un altro « mezzogiorno », a quello che scocca quando l'orologio segna le 12. Ma al Mezzogiorno non si pensa così, si pensa coi fatti. I fatti ci dimostrano fino ad oggi che voi non avete dato altro che parole, altro che promesse.

E con questo, onorevole D'Aragona, io ho terminato. Ho terminato con lei, ho terminato anche con l'onorevole Spataro. Io, ripeto, non mi faccio illusioni né pretendo che il ministro possa oggi dire qualche cosa di concreto. Egli ha la comoda scusa per sé di poter dire: io sto qui da pochi mesi. Però chiedo, e spero che sarò accontentato in questo, che ci si faccia conoscere qual'è il pensiero del Governo in ordine al problema che io ho prospettato e che ci si dica la verità così com'è: tanto non sarà peggiore di tutte le verità che noi siamo costretti a vedere in faccia da due anni a questa parte. (*Applausi all'estrema sinistra - Congratulazioni*).

Presentazione di disegni di legge.

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, *Ministro delle poste e telecomunicazioni*. Mi onoro presentare, a nome del ministro dell'interno, i seguenti disegni di legge:

« Soppressione dell'indennità speciale di pubblica sicurezza per gli allievi guardie di pubblica sicurezza »;

« Promozione al grado VIII, gruppo A, dei funzionari di pubblica sicurezza richiamati alle armi ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminati in sede referente o legislativa.

Si riprende la discussione dei bilanci.

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

« La Camera,

nell'approvare il disegno di legge numero 1063 (stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51), rileva:

1°) che la linea adriatica, servita ancora da trazione a vapore ed a binario semplice (ad eccezione del breve tratto San Severo-Foggia-Bari), è insufficiente rispetto al traffico, specie quello molto cospicuo dei prodotti ortofrutticoli, che dai centri di produzione pugliesi, segnatamente dalla provincia di Bari, debbono essere avviati con la massima celerità ai valichi di confine per giungere sui mercati esteri in condizioni di freschezza e vincere la concorrenza di altri paesi, meglio attrezzati per l'organizzazione dei trasporti;

2°) che, nonostante i precedenti ordini del giorno, votati dall'Assemblea e dalla VIII Commissione legislativa, non sono proseguiti i lavori di trasformazione della tramvia a vapore Bari-Barletta in ferrovia a scartamento normale, mentre urge la necessità per i popolosi centri di Andria, Corato, Terlizzi, Bitonto, di non rimanere tagliati fuori dalla rete ferroviaria statale, sacrificando il traffico merci ed il più rapido movimento delle persone; e per i porti di Bari e Barletta egualmente esiste la esigenza di non rimanere privi di comunicazioni dirette con l'immediato retroterra, ricco di prodotti del suolo;

3°) che ai magazzini di lavorazione ed al centro frigorifero di Bari affluiscono dalla Puglia e dalla Lucania notevoli quantità di prodotti ortofrutticoli, destinati alla esportazione;

4°) che il trasporto di vini a mezzo vagoni riveste notevolissima importanza nella regione pugliese e segnatamente nella provincia di Brindisi,

invita il Governo

a) a dare la priorità, nel programma di elettrificazione ferroviaria, alla linea adriatica e in modo particolare al tronco Foggia-

Bari, che renderebbe più rapide ed agevoli le comunicazioni tra Bari e Roma nonché tra Bari e Napoli; e a promuovere la costruzione del doppio binario Ancona-Foggia-Brindisi;

b) a disporre per il completamento di detta trasformazione, il cui programma tecnico e relativo piano di finanziamento sono da tempo già predisposti e ad attivare con un servizio di automotrici il tronco Barletta-Andria, già completato da molti mesi e adesso esposto a sicuri deterioramenti nella sede stradale e nei manufatti;

c) a concedere la tassazione unica sui percorsi cumulati ai trasporti a carro, appoggiati a Bari, diretti alla Sezione ortofrutticola della Borsa Merce per la successiva spedizione alle località di definitiva destinazione;

d) ad estendere ai trasporti di vino in fusti le medesime agevolazioni usufruite dai trasporti in damigiane e in fiaschi, considerando: 1°) che opera attivamente la concorrenza degli altri mezzi di trasporto (via mare e via terra; 2°) che la tariffa sui vini in fusti si estende alla tara e non si applica invece al peso netto, come per i serbatoi; 3°) che la richiesta facilitazione darà impulso all'artigianato, facendo rifiorire l'industria delle botti che interessa larghi strati di maestranze ».

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

TROISI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi propongo di trattare, con molta sobrietà, alcuni problemi dei trasporti ferroviari di carattere generale e di sottoporre, poi, alla benevola premurosa attenzione dell'onorevole ministro e dei colleghi diverse questioni, pure d'indole ferroviaria, che interessano più direttamente la regione pugliese, ma si riflettono su tutta l'economia nazionale.

Anche quest'anno, nella relazione al bilancio dei trasporti — documento pregevole perchè sintetizza fedelmente e perspicuamente la disamina profonda ed i vivaci dibattiti che si sono svolti in sede di Commissione — si parla del tema, ormai d'obbligo nelle nostre discussioni sui trasporti: alludo ai rapporti fra strada e rotaia. Possiamo dire che da diversi lustri, in Italia e negli altri paesi, si dibatte questo problema sulla stampa tecnica, nei congressi scientifici, nelle assemblee politiche; abbiamo avuta tutta una legislazione abbastanza complessa e mutevole, che rivela il profondo travaglio e l'affannosa ricerca di un equilibrio.

Si è concordi, però, nel riconoscere che non si è ancora trovata una soluzione ac-

cettabile. Nè io, con questo intervento, mi propongo certamente di offrire ai colleghi la ricetta magica della soluzione auspicata; ma intendo soltanto di recare il modesto contributo della mia esperienza di studioso dei problemi di economia generale e di economia dei trasporti in particolare.

L'accennata questione d'venta accesa ed appassionata soprattutto perchè sono in causa interessi cons derevoli. Perciò vorrei spogliare il problema di ogni elemento extraeconomico, di ogni considerazione politica e sociale, per esaminarlo sotto un profilo strettamente economico, facendo quindi quel processo di astrazione, di isolamento che solo può condurci alla conoscenza di una rigorosa legge. S'intende che il principio teorico ci fornisce una rappresentazione schematica (o abbreviata) della realtà. Quando, poi, dal campo teorico, quindi astratto e analitico, discendiamo alla realtà concreta (cioè sintetica), dobbiamo tener conto, nell'applicazione di una legge o di una verità, di tutte le circostanze e di tutti i fattori tralasciati.

Ogni problema economico può ridursi ad un problema di scelta, razionale o logica, fra una molteplicità di mezzi, che sono tuttavia limitati e scarsi, atti a conseguire un dato fine o scopo. Si tratta, in sostanza, della scelta di quel mezzo che dà luogo ad un minor dispendio di forze, cioè di un razionale adeguamento del mezzo al fine. Come in meccanica si studiano problemi di minimi per quanto riguarda l'impiego delle forze, o di massimi per quanto riguarda il rendimento o l'effettivo utile delle forze medesime; così in economia si tende a determinare gli stati di equilibrio, che implicano una soluzione di massimo, se abbiamo riguardo al risultato, oppure una soluzione di minimo, se ci riferiamo ai mezzi che, come ho già detto, sono limitati e suscettibili di usi alternativi. Nel campo dei trasporti noi ci troviamo di fronte ad un volume di traffico, che si registra in una determinata unità di tempo in un determinato paese, e che tende a distribuirsi fra i vari mezzi (via terrestre, idrica, aerea) che, in quel tempo e in quel paese, sono a disposizione.

Sorge allora il problema, limitando per semplicità l'esame alla rotaia ed alla strada, di vedere quale sia la gestione più consona non già all'interesse dell'azienda ferroviaria, nè a quello degli autotrasportatori, ma al benessere della collettività. Accade infatti che sovente, a proposito di questi problemi, si introducano ragionamenti e considerazioni extra-economici. Si dice, ad esempio, che

bisogna difendere e salvare la ferrovia, sia perchè costituisce un patrimonio molto cospicuo per la entità degli investimenti, sia perchè dà occupazione a migliaia di lavoratori; viceversa, dall'altra parte, si afferma che bisogna favorire lo sviluppo delle aziende di autotrasporti, che, nel loro complesso, formano pure una entità economica notevolissima, e assolvono, in modo più razionale, le svariate esigenze del traffico moderno.

Ma gli interessi della collettività non coincidono né con quelli dell'azienda ferroviaria né con quelli delle aziende degli autotrasporti. La prosperità delle aziende che gestiscono le strade ferrate ovvero gli automezzi non deve diventare fine a se stessa, sostituendosi all'interesse generale. Bisogna allora cercare di definire la gestione ottima dei vari mezzi di trasporto. E la chiave di volta ci può essere data dal costo marginale. I colleghi matematici o fisici potranno confermare quale sia l'importanza che hanno le quantità marginali. Anche in economia sono, appunto, le unità o dosi marginali a determinare il valore dei beni, a fissare il limite di convenienza. A proposito dei traffici, la scienza economica ci dice che si ha un'ottima distribuzione fra i vari mezzi concorrenti, quando si raggiunga l'eguaglianza dei loro costi marginali. È una posizione-limite, alla quale bisogna tendere. Questa tendenza implica anche lo sforzo a rendere minimi i costi unitari medi. Quando con provvedimenti d'imperio si mira ad ottenere una diversa distribuzione del traffico, contrastando l'accennata legge, si può conseguire un beneficio per l'azienda ferroviaria ovvero per gli autotrasportatori, ma l'economia generale del paese risulta danneggiata. Il principio del livellamento dei costi marginali ci indica una posizione di equilibrio, ch'è una posizione di massimo, alla quale bisogna tendere, se si vuole raggiungere quello che ho definito il benessere della collettività e non il beneficio soltanto dell'azienda ferroviaria, o degli autotrasportatori.

Quindi, domina in tutto questo problema il concetto di costo marginale, cioè il costo riferito all'ultima unità di traffico, il trasporto addizionale che viene ad aggiungersi ad una corrente di traffico preesistente. In linguaggio matematico può definirsi come la derivata della spesa in rapporto al traffico.

Non mi richiamo, per brevità, alle questioni dibattute recentemente nel convegno di Torino, a cui hanno partecipato insigni maestri: intendo riferirmi al costo di produzione. Si è messo in chiaro, fra l'altro, un concetto importantissimo, cioè che una cosa

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

è il costo di produzione dal punto di vista contabile e dei singoli imprenditori, un'altra cosa è il costo di produzione in un aspetto molto più generale, che implica fenomeni di distribuzione di reddito, più che di produzione.

Desidero rilevare soltanto che il costo dei trasporti entra come elemento costitutivo del costo di produzione di quasi tutti i beni. Quindi, a mio avviso, la bussola per orientarsi in questo labirinto della coordinazione dei trasporti tra strada e rotaia è data proprio dalla conoscenza dei costi marginali, dei costi cioè dell'unità di trasporto. Questo è il punto di partenza, se vogliamo avere la chiave di volta del problema; è necessario conoscere questi costi, altrimenti si brancola e si agisce empiricamente.

Convengo che è quanto mai difficile calcolare i costi unitari ed i costi marginali, perché, proprio nel complesso ferroviario, abbiamo i casi tipici dei costi costanti e dei costi congiunti; perciò non riesce agevole, senza il sussidio di adeguati strumenti, giungere alla determinazione dei costi parziali delle unità di traffico. Tuttavia bisogna orientarsi in questo senso, e attrezzare convenientemente gli uffici per le indagini statistiche. Queste analisi possono farsi soltanto sui bilanci consuntivi, perché dalle voci delle spese effettuate noi possiamo trarre elementi certi e definitivi per una rilevazione sistematica del costo di esercizio nel suo complesso.

Non desidero addentrarmi in una analisi tecnica, che potrebbe sembrare poco adatta sia per la sede, sia perché vi sono altri problemi da trattare. Dirò soltanto, di sfuggita, che occorre rivedere tutto il sistema di imputazione delle spese nel nostro bilancio ferroviario; orientarsi verso criteri più uniformi, per quanto riguarda la classificazione, anche per consentire utili confronti con altre aziende similari.

È stato rilevato, per esempio, che molte spese, imputate ai vari capitoli del bilancio dei trasporti e dell'azienda ferroviaria in particolare, non hanno una base razionale, sempre ai fini della determinazione dei costi. È stato rilevato, altresì, che la distinzione tra spese dipendenti dal trasporto e spese dal trasporto non dipendenti è ormai abbandonata dagli studiosi più autorevoli, per accoglierne altra molto più esatta e analitica, sulla quale non mi è possibile indugiare.

Il risultato di queste analisi ha una grande efficacia concreta. Pertanto non si naviga nella stratosfera, ma si hanno, come corollario logico, importanti applicazioni pratiche.

Difatti dai controlli sistematici dell'andamento di tutti gli elementi di spesa, riferito alla rete nel suo complesso e alle singole linee dell'esercizio di trasporti, si perviene a quell'adeguamento dei servizi rispetto al traffico, che incide profondamente sui costi.

Quindi il punto centrale è il problema dei costi. Nella lotta di concorrenza delle imprese vince chi riesce, più di ogni altra, a portare i propri costi unitari medi verso il minimo livello.

Nel campo dei trasporti terrestri siamo di fronte ad un contrasto tra due organismi: l'uno, quello ferroviario, contraddistinto da un forte accentramento, da tendenze piuttosto statiche e da una rigidità anche del sistema tariffario; l'altro, quello dell'automotore, molto decentrato, frazionato tra un grande numero di operatori, ma oltremodo dinamico ed espansivo. Se in questa competizione la rotaia è stata spodestata dall'originario monopolio, goduto per tanti decenni, la causa è da ricercarsi appunto nel sistema dei costi, sul quale è giocoforza operare, se vuol sopravvivere e conservare la sua ragione di essere.

Convengo, naturalmente, sulle difficoltà di un confronto dei costi di unità di trasporto per ferrovia con i costi di trasporto su strada. So benissimo che sulla determinazione di essi agiscono elementi eterogenei, che non sto qui ad enumerare per non rendere troppo pesante il mio discorso. Mi limito ad accennare che, nel campo della unità di trasporto su strada, abbiamo il sistema dei cosiddetti prezzi dibattuti, molto più elastico di quello che è adottato nelle ferrovie dove le tariffe sono rigide e preordinate.

Un insigne studioso di economia dei trasporti, il Colson, quando cominciò a profilarsi all'orizzonte, nel 1932-33, la crisi dei trasporti ferroviari, denunciata naturalmente dal forte e crescente disavanzo nel bilancio, sostenne appunto la tesi che bisognava abbandonare il sistema delle tariffe predeterminate e statiche, adottando, invece, lo stesso sistema che è usato dagli autoveicoli. Qualche cosa del genere, in effetti, si è tentato di fare, attraverso le molteplici tariffe speciali, le concessioni, ecc.: si tratta di espedienti, per poter adeguare la politica delle tariffe alla mutata situazione del mercato.

Io ritengo, onorevoli colleghi, che i problemi accennati e principalmente quello di determinare i costi, siano compiti precipui del nuovo organismo di imminente costituzione: il Consiglio superiore dei trasporti. Purtroppo in questo campo arriviamo con un certo ritardo: in Francia un organismo del

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

genere esiste già dal 1937, da quando cioè sorse la società nazionale delle ferrovie francesi, a seguito di un accordo fra lo Stato, l'amministrazione delle ferrovie statali e le cinque società concessionarie. Sia detto per inciso che detta società ebbe un infelice inizio, perché nel primo esercizio finanziario registrò un disavanzo di ben 7 miliardi e 300 milioni. Il Consiglio superiore dei trasporti ha il compito di preparare i piani regolatori del traffico e di studiare le tariffe: è costituito di tre sezioni: la sezione tecnica con l'incarico degli studi generali, della garanzia o sicurezza dei trasporti e dei programmi di lavoro; la sezione commerciale per le questioni tariffarie; la sezione di coordinamento, divisa in vari comitati.

Prima della costituzione del Consiglio si ebbe, però, in Francia una serie di provvedimenti, che denotano un travaglio profondo nel campo dei trasporti, causato dall'accanita concorrenza fra i trasporti su rotaia e quelli su strada. Mi astengo dall'enumerare la successione delle leggi che sono state adottate, limitandomi ad accennare alle più importanti, trattandosi di una esperienza preziosa per noi, essendosi essa svolta in un paese avente molta analogia di struttura economica con il nostro. Il 19 aprile 1934 quel Governo costituì, presso il Ministero dei lavori pubblici, un comitato centrale di coordinamento del quale facevano parte i rappresentanti delle grandi reti ferroviarie, delle reti di interesse locale, degli imprenditori dei trasporti su strada: in tutto cinque esperti.

Quando si passò all'attuazione pratica si ebbe una vivacissima campagna di stampa per cui, successivamente, vi furono modificazioni alla composizione dei comitati di coordinamento, sia centrale che dipartimentali, con la partecipazione anche di rappresentanti dell'amministrazione statale e degli utenti. Vi furono, successivamente, altre leggi del 1935 le quali, in sostanza, stabilivano una linea di confine fra i vari mezzi di trasporto sia per i viaggiatori che per le merci. Si è seguito il criterio di consentire che ogni mezzo di trasporto operasse nella zona più conveniente e più conforme ai propri costi. Principalmente si stabiliva, a titolo di esperimento, una ripartizione: le grandi reti dovevano rinunciare all'esercizio delle piccole linee (circa 12-15 mila chilometri), perchè vi subentravano i trasporti automobilistici; d'altra parte, i trasporti automobilistici venivano soppressi sugli itinerari paralleli alle linee servite dalla ferrovia, e ciò per evitare il danno economico di

doppioni inutili rispetto alla entità del traffico della zona. Quindi, si disciplinava la concorrenza in questo modo.

Inoltre, all'automezzo venivano affidati i trasporti di peso inferiore alla tonnellata, per le spedizioni fra ciascuna stazione e le località della sua zona d'influenza; mentre alle ferrovie venivano riservati i trasporti diretti fra due stazioni per i tratti più lunghi. Infine, veniva regolato il servizio combinato strada-rotaia per il trasporto a grandi distanze di derrate, liquidi, ecc..

Ripeto, questa esperienza francese di coordinamento dei servizi di trasporto terrestri merita di essere tenuta presente anche da noi, adesso che ci avviamo verso la costituzione di organi che dovranno svolgere le medesime funzioni.

Non accenno ad altre esperienze, ugualmente interessanti, avvenute in Germania e nel Belgio prima della guerra. Trattasi di esperienze notevolissime, perchè, come gli onorevoli colleghi sapranno, i trasporti ferroviari nel Belgio assumono una particolare intensità; in quel paese, infatti, l'indice di densità ferroviaria (cioè la dotazione relativa delle ferrovie rispetto alla superficie) è il massimo di Europa. Ed anche in questo paese, verso il 1938-1939, cominciò a delinearsi la crisi, per cui si ebbero diversi esperimenti diretti ad arginarla e a coordinare i trasporti. È importante, a tal proposito, l'istituzione dei cosiddetti « premi di fedeltà », concessi agli speditori che si impegnano, entro un certo periodo di tempo (normalmente un anno), ad affidare tutte le loro merci alla rete ferroviaria, in cambio di un esonero del 10-15 per cento sulle tariffe. Quindi, si seguiva una spiccata politica di acquisizione del traffico.

Sia nel Belgio, e ancor più in Germania, il sistema dei trasporti era ed è tuttora fortemente influenzato dalle idrovie, colà sviluppatissime; e quindi le merci povere e ingombranti prendono per lo più la direzione della navigazione interna. Tralascio tutto ciò, e avviandomi alla conclusione su questo primo punto, concludo col riconoscere che la concorrenza non si può sopprimere. Coloro che asseriscono doversi eliminare uno dei due contendenti, lasciando in gara solo la ferrovia o solo la strada, emettono giudizi avventati, perchè le loro argomentazioni sono infirmate da una visione unilaterale.

La concorrenza, entro certi limiti, può essere benefica anche nel settore dei trasporti. E infatti, la concorrenza è servita a svegliare un po' dal torpore l'amministrazione ferro-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

viaria: quei miglioramenti che noi oggi apprezziamo nei trasporti su rotaia, sono in sostanza il risultato dello stimolo della concorrenza: così dicasi, ad esempio, per l'organizzazione dei servizi di presa e di resa a domicilio. L'impiego di casse mobili e carrelli stradali, l'incoraggiamento alla costruzione di raccordi privati, ecc.. Lo stesso impiego delle automotrici è, in sostanza, un risultato della concorrenza: sono automobili che viaggiano sulle rotaie.

Dobbiamo quindi riconoscere che la concorrenza, entro certi limiti, ha avuto funzioni benefiche di stimolo al progresso dei trasporti ferroviari, migliorandone la organizzazione e la efficienza e rendendoli più economici e più agevoli. Anche la istituzione dei treni leggeri è una conseguenza di questa concorrenza per consentire il trasporto rapido della merce da un punto all'altro. La stessa fondazione dell'istituto nazionale dei trasporti, che svolge un'opera di collaborazione per la difesa e l'acquisizione dei trasporti, è da ricollegarsi alla lotta di concorrenza fra la strada e la rotaia.

Ma la concorrenza deve avere dei limiti, perchè il trasporto è proprio un settore tipico nel quale, se non c'è una disciplina, la concorrenza diventa antieconomica. E questo si è notato in tutti i paesi, anche dove il principio della libertà economica costituisce un dogma inattaccabile. Si osserva che in questi paesi vi è una disciplina e limitazione della concorrenza, non per abolirla, ma per coordinarla e per rendere possibile la coesistenza dei diversi mezzi di trasporto. A grandi linee, noi possiamo dire questo: in un primo tempo le ferrovie avevano il primato, la supremazia, dominavano il traffico, costituivano il canale collettore del traffico della zona. Gli autotrasporti servivano per convogliare i trasporti in questo canale. Si suol rappresentare detta situazione con un diagramma a forma di spina di pesce, nel quale figura al centro la linea ferroviaria e lateralmente i vari trasporti su strade che convogliano la merce. Successivamente la situazione è profondamente cambiata. Si sono moltiplicati gli autotrasporti, gli autoservizi senza un piano prestabilito, organico; sono sorte autolinee parallelamente al tracciato ferroviario, e la strada ferrata ha perduto quella funzione primaria, originaria di canale collettore. Conseguenza la necessità d'intervenire per regolare e disciplinare la distribuzione del traffico e lo strumento più efficace è dato dalla conoscenza dei costi.

Ormai si manifesta la tendenza a riferirsi ai costi nella stessa formazione delle tariffe.

Difatti, quando le ferrovie godevano il monopolio, era facile applicare la politica dei prezzi multipli. Ogni monopolista, quindi un operatore che possiede il dominio del mercato, ha questa possibilità di discriminazione dei prezzi. Lo stesso dicasi per le tariffe ferroviarie, discriminate in base a molti fattori, fra cui è prevalente il valore della merce da trasportare. L'applicazione di tale criterio consentiva di gravare di più sul trasporto della merce ricca e di meno, fino a scendere sotto-costò, sulla merce povera, che soltanto in questo modo si rendeva accessibile ai trasporti ferroviari. Fin quando la offerta dei mezzi di trasporto, è posseduta dallo stesso soggetto, avveniva una compensazione interna. La politica di acquisizione del traffico si estendeva, inoltre, ai trasporti a grande distanza con l'applicazione delle tariffe differenziali, operandosi in questo campo una compensazione fra il breve ed il lungo percorso. Il risultato di tale sistema consiste nell'assorbire quello che, in termine tecnico, si suole chiamare la rendita del mittente, ch'è una forma di rendita del consumatore: cioè la differenza tra il prezzo che i mittenti intramarginali sarebbero stati disposti a pagare, considerato il valore del trasporto, e il prezzo effettivamente pagato. Il valore del trasporto, cioè l'incremento di utilità che la merce riceve nel luogo di arrivo rispetto e quello di partenza, è il limite superiore (o massimo) del prezzo che può essere corrisposto. Chi spedisce la merce dal luogo *A* al luogo *B*, vuol dire che riscontra che nel luogo *B* vi è aumento di valore. Il prezzo del trasporto, quando viene discriminato in base al valore della merce, mira appunto ad accaparrare ed assorbire gran parte di questa rendita del mittente.

Ma ciò si rendeva praticabile quando le ferrovie avevano il monopolio, e quindi il dominio di tutta l'offerta dei servizi. Quando, invece, si è affacciata la concorrenza, quando la strada ha preso la rivincita attraverso il motore a scoppio, allora la concorrenza si è manifestata proprio nei riguardi della merce ricca e della merce spedita a breve scadenza. È avvenuto, quindi, il fenomeno dell'impoverimento del traffico ferroviario, che si depauperava della parte più redditizia. Allora si è avvertita la necessità di modificare la struttura delle tariffe, di temperare il criterio discriminatorio, che andava bene quando esisteva una configurazione di monopolio nel mercato dei servizi di trasporto. Le prime breccie si sono avute proprio con le nuove concessioni, le diverse

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

forme di tariffe speciali, ecc.. E l'orientamento odierno è quello di riferirsi, nella formazione delle tariffe, più che al valore della merce da trasportare, più che alla distanza da coprire, più che al volume da trasportare, ecc. al costo marginale.

Pensavo a questo quando appresi dalla stampa l'iniziativa, di cui si è reso promotore l'onorevole ministro, di ripristinare i treni popolari. Questa notizia suscitò qualche sorriso ironico. Si disse che si venivano a ripristinare provvedimenti del passato regime. Ma, obiettivamente parlando, l'esperimento dei treni popolari ha dato dei buoni risultati. Perché i prezzi con i treni popolari sono bassissimi? Proprio per la riduzione della « tara » conseguente all'occupazione totale dei posti; ma, per l'interdipendenza che esiste tra i fenomeni economici, sono i prezzi bassi che assicurano l'utilizzazione completa dei posti. Lo stesso avviene per le crociere. I prezzi che si pagano per le crociere sono di solito inferiori rispetto ai prezzi che si praticano per i viaggi normali.

Dalle relazioni annuali delle ferrovie dello Stato si desumono alcune cifre che sottopongo all'attenzione degli onorevoli colleghi.

Nel 1934-35, con i treni popolari, si ebbe un movimento di 1.064.000 viaggiatori; nel 1935-36, di 1.195.000; nel 1936-37, di 1.261.000; nel 1937-38, di 1.226.000. Sono masse cospicue di viaggiatori che si spostano, con tutta la scheda dei loro bisogni e dei loro consumi abituali da una città all'altra, determinando un vasto movimento economico nel campo commerciale, in quello artigianale, ecc. Quindi, questa istituzione va considerata anche sotto questo profilo.

Poi vi è anche un importante aspetto sociale e umano, perché si concorre alla trasformazione dei gusti dei cittadini verso godimenti di ordine superiore. Si diffonde, infatti, il gusto di viaggiare, che è uno dei segni più caratteristici dei popoli civili; si estende anche alle masse il gusto di godere le bellezze naturali e quelle storiche. In definitiva, si mira a far conoscere l'Italia agli italiani. In questo modo il turismo diventa veramente democratico, e non più una possibilità riservata a poche persone abbienti. Quindi, senz'altro, bisogna associarsi, e accogliere con simpatia la proposta di ripristinare, con il prossimo luglio, i treni popolari.

Vi è un altro problema di notevole importanza. Ormai la trazione a vapore, almeno sulle grandi linee, tende ad essere sempre più sostituita dal locomotore. Non sto qui da illustrare i vantaggi dell'elettrificazione.

Dico soltanto che, se noi guardiamo una carta geografica ferroviaria ed esaminiamo l'elettrificazione delle varie linee, risalta subito all'occhio un vuoto, cioè un'arretratezza nel sistema di trazione. Questo vuoto si nota nel Mezzogiorno in generale e, in modo particolare, nelle regioni pugliesi. Vi è da modernizzare tutta la linea adriatica, sulla quale richiamo la benevola e premurosa attenzione dell'onorevole ministro. La linea Ancona-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce, ad eccezione del breve tratto San Severo-Foggia-Bari, è a semplice binario ed è servita da trazione a vapore. È una linea che veniva già ritenuta superata prima della guerra, non idonea a far giungere a destinazione la nostra produzione ortofrutticola, della quale parlerò fra poco, e che ha un peso importante tra le voci attive della nostra bilancia commerciale. Una linea, quindi, che non è in grado di poter fronteggiare le esigenze del traffico, per le quali urge attuare al più presto possibile la elettrificazione e il doppio binario. I vantaggi, oltre che nell'aumento di velocità, consisteranno nel grande incremento nella capacità di traffico della linea: con detto aumento, in linguaggio tecnico, si dice che viene ridotto il costo della tonnellata-chilometro virtuale rimorchiata, ossia il trasporto di una tonnellata per la distanza di un chilometro su linea piana e senza curve.

È dolorosa la cronistoria dell'elettrificazione e del doppio binario della linea adriatica.

Per quanto riguarda il doppio binario, i progetti e gli studi risalgono a molti decenni fa. Fu propriamente nel 1870 che fu redatto il relativo progetto per il tracciato Ancona-Foggia-Bari-Brindisi. Poi venne abbandonato, sebbene si riconoscesse che questa linea è la più economica per congiungere il nord al sud, e ad essa fu affidato il compito di convogliare il traffico dall'oriente verso l'occidente, tanto è vero che la « valigia delle Indie » faceva capo a Brindisi. Ma perdemmo questa linea internazionale, fonte di notevoli cespiti che alimentavano le partite invisibili della nostra bilancia dei pagamenti, proprio per la mancanza del doppio binario. Come è noto la « valigia delle Indie » si spostò a Marsiglia.

Anche la storia dell'elettrificazione di questa linea è una storia di disillusioni per noi. Nel 1939 il ministro del tempo dichiarò che dovevano accelerarsi i lavori di elettrificazione, specialmente del tratto Ancona-Foggia-Bari-Lecce, perché la linea congiungeva Napoli con l'Adriatico. Fu lanciato

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

anche un prestito, ma la realizzazione non segue. Le linee che sono state elettrificate segnano un vantaggio notevolissimo, per quanto riguarda l'acceleramento. Ad esempio, da Napoli a Reggio Calabria, con la trazione a vapore, i treni viaggiatori diretti impiegavano 14 ore, mentre con l'elettificazione si impiegano 10 ore circa. Un treno carico di agrumi — e questo ci interessa di più — che da Reggio Calabria, via Tirreno, prima dell'elettificazione impiegava 105 ore per andare al confine, dopo la elettrificazione impiega 50 ore, ed anche meno, in seguito alla costruzione di più potenti locomotori.

Quale è, invece, la situazione sfavorevole nella quale si trovano i trasporti prevalentemente ortofrutticoli ed agrumari che sono convogliati sulla linea adriatica? Vi è una situazione di svantaggio gravissima, che si ripercuote sulle possibilità di sbocco di questa ricca e pregevole nostra produzione.

Anche con i nuovi orari (tralascio qui alcune considerazioni, peraltro interessantissime), entrati da poco in vigore, i treni derrate in partenza dalle Puglie e diretti verso Bologna e confine, coprono una velocità commerciale — detta anche velocità utile di viaggio, e risulta dal rapporto fra le distanze delle stazioni estreme con il tempo impiegato a percorrerle — di 33 chilometri orari. Il treno-derrate — che si usa chiamare R. R. — parte da Bari alle 19,45 e giunge a Bologna il pomeriggio seguente alle ore 16,20, impiegando 20 ore. Se dividiamo la lunghezza del percorso, pari a 650 chilometri, per 20 ore, si ottiene appunto la velocità di 33 chilometri orari. È facile considerare che tale velocità risulta molto bassa per le nostre derrate, perchè prima di noi, sui mercati di sbocco, giungono altri paesi concorrenti; e, se non si accelerano i trasporti di queste derrate, giungeremo sui mercati esteri, nonostante tutti i ritrovati dei carri più moderni, in condizioni non buone quanto alla freschezza.

Bisogna dare atto all'amministrazione ferroviaria che sta compiendo uno sforzo notevole per migliorare l'attrezzatura per quanto concerne i carri. Appartengo ad una provincia che dà un contingente notevolissimo alla esportazione ortofrutticola. Da alcune tabelle statistiche, che allegherò al resoconto, riporto qualche cifra più significativa: la provincia di Bari nel 1949 diede 1.770.900 quintali di prodotti ortofrutticoli. È anche importante seguire il movimento dei carri. Dalla sola stazione ferroviaria di Bisceglie (provincia di Bari) si ebbero, nel

1949, le seguenti cifre di carichi di carri, destinati all'estero: 563 carri di frutta fresca, 857 carri di uve da tavola, 1652 carri di ortaglie. Dalle tabelle statistiche allegate si nota la ricchezza dei nostri prodotti e la necessità di favorire lo smercio sui mercati esteri, accelerando i trasporti e migliorando l'attrezzatura ferroviaria dei carri.

Come ho detto, bisogna dare atto all'amministrazione ferroviaria dello sforzo che sta compiendo per rendere questi trasporti sempre più razionali. Recentemente proprio a Bisceglie (importante centro di esportazione delle ciliege) si sono fatti esperimenti interessanti per due tipi di carri: il carro refrigerante munito di rotori di tipo Flettner ed un altro isotermico a coibenza fortemente maggiorata, con spedizione rispettivamente sulla Bisceglie-Torino e sulla Bisceglie-Ostenda, con carico diretto a Londra. I risultati di questi esperimenti sono allo studio da parte degli uffici competenti, per poter determinare se procedere o meno alla costruzione dei carri in serie: ulteriori particolari tecnici si possono leggere sul *Notiziario ortofrutticolo* (1949, n. 39, pp. 1032-1035) edito dall'I. C. E.. Ciò che urge è accelerare i trasporti dei nostri prodotti ortofrutticoli, perchè solo in tal modo si può arrivare sui mercati esteri prima degli altri paesi concorrenti.

Abbiamo da superare una concorrenza sempre più accanita per l'assorbimento dei prodotti ortofrutticoli.

Perduti i mercati tradizionali, dobbiamo ora faticosamente conquistare mercati nuovi, sui quali si affacciano, oggi, temibili concorrenti. Così, ad esempio, sul mercato belga troviamo la concorrenza francese per i cavolfiori, insalata, spinaci, sedani; la concorrenza spagnola per le arance, mandarini, insalate; finanche la concorrenza canadese e americana per le mele e arance. In Germania occidentale, ove si apre uno spiraglio per i nostri esportatori di prodotti ortofrutticoli, noi troviamo anche una concorrenza temibile, essendo il mercato conteso, oltre che da noi, dai greci, turchi, egiziani, francesi, americani, olandesi e spagnoli. Se vogliamo affermarci sui mercati esteri, dobbiamo presentare prodotti freschissimi, di prima qualità, scelti e selezionati, e questo può avvenire soltanto con un sistema rapidissimo di trasporti.

Per avere un'idea dell'importanza del traffico ferroviario pugliese, relativo a questi prodotti ortofrutticoli, ricordo che nell'anteguerra dalle stazioni del compartimento

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

ferroviario di Bari si caricavano e si spedivano annualmente 17 mila carri di frutta e verdura, oltre 1.800 vagoni di fieno secchi, 12 mila tra carri e serbatoi carichi di vino, 4500 vagoni carichi di olio di oliva, e altre migliaia di carri adibiti al trasporto dei legumi e dei cereali.

Nel 1949, dalle sole stazioni di Rutigliano, di Adelfia e Noicattaro (tutte in provincia di Bari) la campagna per l'uva da tavola si conclude con il carico di ben 3 mila carri, in relazione ai 700 del 1947, ai 2 mila nel 1948. Questi dati comprovano e documentano la fondatezza della richiesta di una urgente trasformazione del sistema dei trasporti.

Dovrei, adesso, accennare brevemente ad un altro grosso problema di indole generale, e cioè alle concessioni. Non mi dilungo troppo, ma vorrei confermare quanto è stato già detto in sede di Commissione. È necessario rivedere tutto il complesso di norme, non più consone ai nuovi tempi, che regolano le concessioni. Pure in sede di discussione, abbiamo segnalato gli inconvenienti gravi che in varie parti d'Italia si sono riscontrati, specie nei riguardi di società fittizie concessionarie di autolinee e contemporaneamente di linee secondarie.

I bilanci di queste società concessionarie sono in disavanzo, e tutti sappiamo che vengono colmati dalle sovvenzioni dello Stato; ma, cosa strana, si richiede sistematicamente il rinnovo delle concessioni.

Dunque, anche questo settore va più efficacemente controllato e regolato con nuovi strumenti giuridici. Per quanto riguarda le tramvie e le linee automobilistiche, penso che bisognerà tener conto anche dei poteri della regione, perchè la Costituzione, all'articolo 117, parla di un potere normativo sussidiario della regione rispetto al potere normativo dello Stato in questa materia, per le tramvie e linee automobilistiche d'interesse regionale.

Ho condensato in un ordine del giorno taluni voti che hanno più diretto interesse alla regione pugliese, ma si riflettono ovviamente su tutta la economia nazionale. Il primo di questi voti è la necessità di elettrificare la linea adriatica, e in merito ho avuto l'onore di presentare una interrogazione e di ricevere risposta ed assicurazione, anche per quanto riguarda l'importanza del tronco Foggia-Bari, la cui elettrificazione renderebbe più rapide ed agevoli le comunicazioni tra Bari e Roma, nonché tra Bari e Napoli.

Ma vi è un altro voto che rinnova, e si riferisce alla questione annosa della trasfor-

mazione della tranvia Bari-Barletta. Su questo argomento ripetute volte la competente Commissione legislativa e la stessa Assemblea si sono pronunciate, ma i lavori sono fermi al primo tronco Barletta-Andria. Sollecito perciò il ministro, affinché la trasformazione in ferrovia a scartamento normale si estenda anche agli altri tronchi. Come ho detto altre volte, i popolosi centri di Andria, Barletta, Terlizzi, Bitonto, ecc., che per la densità di abitanti hanno importanza di capoluoghi, non possono rimanere tagliati fuori dalla rete ferroviaria, sacrificando così il traffico di merci ed il movimento di viaggiatori; gli stessi porti di Bari e Barletta non possono essere avulsi dal retroterra, che è così ricco di prodotti del suolo.

Quindi esprimo il voto che questa trasformazione si completi, e che il primo tronco Barletta-Andria, già ultimato da parecchi mesi, sia attivato con un servizio di automotrici, perchè adesso è lasciato in abbandono con grande pericolo di danneggiamento sia della sede stradale, sia degli stessi manufatti.

Si ricorda a tale proposito che nel 1932, in base ad uno speciale provvedimento, lo Stato cedette locomotive, carri e carrozze alle ferrovie del sud-est per l'esercizio del tronco Lecce-Gallipoli e Zollino-Otranto.

Ho accennato al numero cospicuo di carri ferroviari carichi di prodotti ortofrutticoli in partenza da Bari, e cioè 13.812 carri nel 1949 di prodotti provenienti da tutta la Puglia, in particolare modo dalla zona jonica e dalla stessa Lucania. Questi prodotti vengono concentrati a Bari su automezzi per essere manufatti, selezionati, imballati e spediti. Gli organi tecnici competenti rinnovano il voto, affinché a tutti questi trasporti che confluiscono a Bari per essere manipolati e rispediti in mercati di esportazione sia concessa la tassazione unica sui percorsi cumulati.

Ed infine un ultimo voto. Qui si è parlato anche della crisi del vino. Orbene, i trasporti del vino, specialmente dalla provincia di Brindisi, avvengono prevalentemente in fusti. In questo settore opera la concorrenza, sempre più accentuata, perchè con le tariffe attuali conviene più spedire il vino in fusti per via mare o su strada, piuttosto che per ferrovia. Pertanto si chiede che a queste spedizioni si faccia lo stesso trattamento tariffario dei vini in damigiane o in fiaschi. Bisogna tener conto che la tariffa si applica anche sulla tara, quando si fa la spedizione dei vini in fusti; mentre, quando si fa la spe-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

dizione per vagoni serbatoi, la tariffa si applica sul peso netto. Inoltre, concedendo queste agevolazioni, si dà un impulso non trascurabile all'artigianato e alla industria delle botti, che un tempo era prospera nelle nostre zone.

Onorevoli colleghi, ho inteso con questo mio intervento porre l'accento su taluni aspetti importanti dei trasporti ferroviari. Mi sembra di poter sintetizzare quanto ho esposto, dicendo che alla fase ricostruttiva dei trasporti — ricostruzione che nessuno può disconoscere — deve seguire la fase del riassetto amministrativo e finanziario. Prima di pronunciare condanna su certi tronchi ferroviari, che dovrebbero essere divelti, ecc., io penso che bisogna riorganizzare, razionalizzare, modernizzare questi trasporti. E per tale opera di riassetto amministrativo e finanziario io ravviso uno strumento fondamentale nel costo marginale dell'unità di traffico. Anche nell'adeguamento della stessa struttura delle tariffe alla nuova configurazione del mercato, che non è più di monopolio, della rotaia, ci si deve orientare sempre

più verso il principio del costo unitario medio e marginale. Inoltre ho accentuato la necessità della elettrificazione, specialmente della linea adriatica, in rapporto prevalentemente alle nostre esportazioni ortofrutticole, che costituiscono una partita importante della nostra bilancia commerciale. E questo va visto anche sotto il profilo della nostra emancipazione dalla importazione di carbone. È superfluo rievocare il dramma del nostro approvvigionamento di carbone durante la guerra, e lo svantaggio del doppio prezzo che dobbiamo subire adesso.

Chiedo fin da ora di poter allegare al resoconto stenografico del mio intervento, odierno tre tabelle con dati dimostrativi.

PRESIDENTE. Sta bene.

TROISI. Onorevole ministro, rimetto alla sua benevola premura e considerazione, affido alla equa valutazione dei colleghi i diversi voti formulati nel mio ordine del giorno. Tali voti esprimono non interessi particolaristici, ma il desiderio vivissimo, anzi l'ansia di giovare alla prosperità ed al progresso del nostro paese. (*Applausi al centro e a destra*).

ALLEGATO I. — *Principali prodotti ortofrutticoli delle province pugliesi nel 1949.*

	BARI	FOGGIA	LECCE	TARANTO	BRINDISI
Aranci Quint.	480	42.760	21.540	4.660	530
Cavolfiori »	66.950	62.060	77.260	87.630	13.310
Cavoli »	396.100	47.490	108.990	76.840	28.160
Cipolle e agli. »	68.850	22.380	2.620	34.480	14.480
Cocomeri e cetrioli »	46.150	63.930	21.190	32.050	218.450
Cotogne e melegrano »	14.960	14.750	16.100	33.130	15.280
Fichi freschi »	57.620	4.000	154.620	143.350	517.940
Limoni »	200	24.350	8.780	1.020	90
Mandarini »	200	850	5.600	25.960	80
Patate. »	82.650	109.000	11.660	234.310	31.000
Pere. »	16.600	28.100	18.520	42.800	13.140
Pomodori »	414.140	120.510	165.900	98.580	30.760
Uva da tavola »	606.000	6.500	11.900	65.320	29.730
Totali . . . Quint.	1.770.900	546.680	624.680	880.230	912.950

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

ALLEGATO II. — *Vagoni partiti dalle stazioni pugliesi nel 1949.*

STAZIONI	FRUTTA FRESCA		FRUTTA SECCA		AGRUMI		UVA DA TAVOLA		ORTAGLIE		PATATE		ALTRE DERRATE	
	Interno	Estero	Interno	Estero	Interno	Estero	Interno	Estero	Interno	Estero	Interno	Estero	Interno	Estero
Barletta	19	—	—	—	—	—	109	17	1.190	320	—	—	1	—
Trani	45	—	2	—	—	4	292	55	350	32	1	—	—	—
Bisceglie	172	563	—	—	7	9 ⁵	613	857	902	1.652	4	—	4	11
Molfetta	2	7	—	1	2	7	192	79	850	802	—	—	—	2
Giovinazzo	—	2	—	—	—	—	17	—	168	24	—	—	—	—
Bari	14	12	15	407	3	1	1.355	704	327	122	9	—	31	64
Mola	—	—	—	—	—	—	76	26	84	9	7	17	7	—
Polignano	—	—	1	6	—	—	3	—	151	90	135	9	7	—
Monopoli	—	—	—	—	—	—	1	—	299	122	1	—	26	7
Canosa	—	—	—	—	—	—	1	—	36	—	—	—	1	—
Gioia	15	11	—	—	19	76	77	7	35	—	—	—	—	—
Provincia di Bari	267	595	18	414	31	97	2.736	1.745	4.392	3.173	157	26	77	84
San Severo	3	—	—	—	182	20	—	—	27	2	—	—	—	—
Ofantino	—	—	—	—	—	—	—	1	16	—	—	—	—	—
Lucera	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—
Trinitapoli	—	—	—	—	—	—	6	—	27	10	—	—	9	—
Manfredonia	—	—	—	—	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—
Foggia	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	5	9	14	—
Provincia di Foggia	3	—	—	—	182	20	6	1	107	12	5	9	23	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Oria	—	3	—	—	1	—	1	—	6	10	—	—	—	4
Carovigno	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	1	—
San Vito dei Normanni	5	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	12	—
Mesagne	41	1	1	—	—	—	—	—	31	—	—	—	—	—
Cisternino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—
Fasano	—	—	—	—	—	—	—	—	113	8	—	—	22	—
Ostuni	—	—	14	15	—	—	—	—	35	—	—	—	4	—
Francavilla	7	—	13	1	—	—	7	—	4	—	—	—	7	7
Provincia di Brindisi	53	4	28	16	1	—	8	—	220	19	—	—	61	11
Massafra ⁰	—	—	—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	—	—
Grottaglie	—	—	—	—	—	—	7	46	—	—	—	—	—	—
Provincia di Taranto	—	—	—	—	—	—	7	46	44	—	—	—	—	—
Lecce	3	1	—	—	1	—	34	—	53	—	—	—	21	2
TOTALE GENERALE	326	600	46	430	215	117	2.791	1.792	4.816	3.204	162	35	182	97

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

ALLEGATO III. — Produzioni ortofrutticole e vagoni usati nel 1929.

PROVINCE	PRODUZIONI in quintali	VAGONI PARTITI
Bari	1.770.900	13.812
Foggia	546.680	368
Lecce	2.680	115
Taranto	880.230	97
Brindisi	912.950	428

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

BETTINOTTI. Io non prometto brevità, ma mi propongo di rubare all'Assemblea non più di mezz'ora, e forse meno. Ho ascoltato con grande attenzione, come meritava, il discorso dell'onorevole Bianco. Il collega Bianco appartiene a quella categoria di oratori che, come diceva la buon'anima di Gandolin, hanno l'abitudine di « parlarsi addosso »: ma ha detto cose sostanziali, precise, documentate. Peccato che abbia concluso il suo intervento con una affermazione che, secondo me, lo ha svuotato di gran parte del suo contenuto. Egli ha detto che, in sostanza, il Governo attuale — come pure quelli precedenti — sia nel campo dei trasporti come in quello delle telecomunicazioni non ha fatto che promesse, mai mantenute.

Un'affermazione di questo genere manca di dimostrata evidenza, e questo preconcetto ha compromesso la sostanzialità delle critiche e degli appunti precedenti. Per essere fedele alla promessa che vi ho fatto, rinuncio a sviluppare gli appunti della cosiddetta « scaletta » che mi ero preparata e, col permesso e la cortesia del Presidente, mi permetto di dare una rapida scorsa a ciò che io avevo intenzione di dire molto più ampiamente.

L'onorevole D'Aragona non ha avuto, come si dice comunemente, una *bonne presse*, una buona stampa, perchè si è ripetuto che ai dicasteri tecnici occorrono dei titolari che siano a loro volta tecnici: e può esser vero; ma fino ad un certo punto. La visuale dei problemi tecnici deve essere, secondo me, integrata da una superiore e panoramica visuale politica: altrimenti si giudica col paraocchi di un esclusivismo che definirei quasi professionale. Nel campo specifico dei trasporti, nessuno ha potuto negare all'onorevole Corbellini una competenza addirittura oceanica. Tuttavia, la sua mancanza di sensibilità politica lo ha fatto incorrere in errori che altrimenti avrebbe potuto evitare. D'altra parte, non si può dire che l'onorevole

D'Aragona ubbidisca ad un criterio antitetico; l'onorevole D'Aragona, che io conosco da tanti decenni, non è un politico puro, viene dal campo sindacale e in esso ha temprato la propria educazione, imparando, col senso di responsabilità che in quella milizia è indubbiamente la dote principale, a decidere in proprio senza ascoltare eccessivamente il parere di coloro che lo circondano.

Ma, dallo specifico punto di vista della parte che io qui rappresento, è interessante conoscere fino a quale punto l'azione del ministro socialista democratico abbia inciso, nel senso non meschinamente partitico della parola, ma nel suo senso profondamente umano. Voi sapete come nel nostro campo si sia giudicato e si giudichi necessaria e produttiva la partecipazione al Governo, ma in modo diversamente valutabile: cioè, in termini meno astrusi, si è chiesto da taluni di noi, ed anche, modestamente, dal sottoscritto, se il gioco abbia valso la candela. A tale stregua, è certo ancora troppo presto per poter giudicare gli atti del Governo, ed i frutti che ne possono essere derivati; ma già possono essere individuati alcuni orientamenti che permettono ulteriori fecondi sviluppi. Voi comprendete che non si può fare certamente del socialismo con la ricostruzione di opere pubbliche: linee, ponti, viadotti, attrezzature d'ogni genere; tutt'al più si può giudicare se un determinato piano di lavori possa essere più consigliabile in una plaga povera o in una plaga ricca, dato che esiste una lotta di classe anche sotto il profilo geografico.

Ma il problema non è riferibile alla situazione che stiamo esaminando. Nella lotta tra strada e rotaia, sulla quale ha scritto parole definitive il nostro chiaro collega onorevole Angelini, nella lotta tra strada e rotaia di cui tanto si continua a parlare e sulla quale hanno interlucito abbondantemente tanti oratori oggi e ieri, è indubbio che la rotaia sia — mi si consenta l'espressione — più a sinistra. Voi capite che qui si parla in termini correntemente politici. La rotaia è, *grosso modo*, lo Stato; la strada è, sempre *grosso modo*, la iniziativa privata. È quindi da augurarsi, come si è augurato da parte sua l'onorevole Monticelli nella sua pregevolissima relazione, che lo Stato inserisca, per così dire, la strada nella rotaia mediante concessioni che integrino i due servizi in un piano comune. Noi pensiamo che l'onorevole D'Aragona, in ossequio alle sue preferenze ideologiche, tenda ad accentrare nello Stato quanto lo Stato può compiere, lasciando

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

all'iniziativa privata attività che definirei marginali.

Sono certo che questa sarà la sua missione, che prevarrà in linea generale e con uno speciale riferimento, se l'onorevole ministro me lo permette, al problema della linea Genova-Casella, la quale attraversa un periodo critico appunto perché deve sostenere la concorrenza spietata di servizi automobilistici che, invece di integrarla come sarebbe stato necessario, ne vulnerano la funzione e ne menomano il rendimento economico.

Frattanto — sempre in tema di orientamenti, poiché alla stregua di questi due o tre primi mesi di esperimento governativo non si possono emettere giudizi definitivi — frattanto, dicevo, ho il dovere di obiettività di dare atto all'onorevole D'Aragona (senza naturalmente voler tessere un'esaltazione d'ufficio, giacché qui non si tratta di fare gli avvocati difensori di alcuno, né l'onorevole D'Aragona può essere considerato reo di alcunché) della marcata e indubitabile democratizzazione del servizio passeggeri, democratizzazione da lui sino ad oggi compiuta, e che indubbiamente verrà anche più oltre perseguita.

Come voi tutti infatti sapete, onorevoli colleghi, è stata dal primo aprile scorso istituita, con particolarissimo riguardo ai più umili, la terza classe in moltissimi treni rapidi. Voi sapete pure che, dalla stessa data, la terza classe è stata estesa ai direttissimi che disimpegnavano prima soltanto il servizio di prima e di seconda classe.

Insomma, non dico che il servizio si vada socializzando, ma certo esso si va democratizzando; si dà cioè la facoltà, direi la libertà, a cittadini che prima ne erano inesorabilmente esclusi, di potersi valere per il disbrigo delle loro faccende o anche per scopi turistici — poiché non è detto che anche un modesto lavoratore non possa concedersi una volta tanto il diletto di un viaggio di piacere — di accedere a quelle linee che erano prima considerate di lusso.

Questa terza classe verrà inoltre estesa presto anche ad altre linee, quando si avrà la disponibilità di altre automotrici o elettromotrici che dovranno essere consegnate da parte delle ditte fornitrici. Bisogna dare atto all'onorevole ministro D'Aragogna che la terza classe è stata per la prima volta istituita anche fra Villa San Giovanni e Messina: finalmente cioè esiste oggi un traghetto di carrozze di terza classe per il servizio diretto fra Roma e Palermo e fra Roma e Siracusa. Il che eviterà il particolare pietoso di torme di viaggiatori carichi di bagagli,

trascinanti la loro disperazione o, se non la loro disperazione il loro disagio, nella rincorsa da un mezzo all'altro, per poter infine captare il desiderato posto.

È da rilevare che questa è una novità, in quanto è la prima volta che viaggiatori di terza classe sono traghettati, con il vagone che occupano, attraverso lo stretto di Messina; benefici che fino al 13 maggio erano limitati ai soli viaggiatori di prima e di seconda classe.

Ma un'altra innovazione che rivela in modo particolare la sensibilità del ministro è data dal fatto che, visto il grave disagio a cui erano sottoposte le mondine delle zone risicole della nostra Italia, soprattutto per la deficienza dei servizi igienici, il ministro ha stabilito che per la prossima campagna agraria (a quanto mi consta) i treni, per il trasporto delle mondine dalla loro residenza a quella di raccolta, siano effettuati con l'impiego di carrozze di terza classe anziché con le solite tradotte o con i soliti carri bestiame con cui queste disgraziate facevano il loro tragitto fino ad oggi. Il materiale rotabile per l'effettuazione di detti treni è già pronto.

Ho detto che non si tratta di grandi cose; si tratta di orientamenti dei quali bisogna, per scrupolo di onestà politica e morale, tener conto. Questi orientamenti dicono tutta una tendenza organica e soprattutto un proposito per l'avvenire.

Certo, al lume delle nostre aspirazioni ideali, delle nostre specifiche aspirazioni ideali di socialisti democratici, noi siamo per l'abolizione delle classi. Non solo nell'ambito delle ferrovie dello Stato, ma nell'ambito della nostra struttura economica: noi siamo per l'abolizione delle classi, e perciò della lotta conseguente, che non è una enunciazione teorica ma una realtà insopprimibile.

Ma, poiché il progresso procede gradualmente, e non a salti di canguro, anche nell'ambito ferroviario questo aver messo in condizioni uguali i viaggiatori meno favoriti nei confronti di quelli ben favoriti, costituisce un fatto di giustizia egualitaria di cui dobbiamo tenere debito conto; fatto di giustizia egualitaria che specialmente nei treni, dove maggiore e più acuta è la sensibilità della gente, doveva trovare, come ha trovato, il suo inizio di applicazione. Ho detto che nei treni si manifesta più acuta tale sensibilità: e noi ne stiamo facendo proprio prova, noi parlamentari, che incassiamo tante occhiate non precisamente di simpatia da parte dei restanti viaggiatori, per il fatto che occupiamo degli scompartimenti riservati. In

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

treno, veramente, la sensibilità dei viaggiatori si acuisce in modo quasi fenomenale. È lì dove si ha maggiore la sensibilità di un determinato privilegio, è lì dove questa sensazione con maggiore compiacenza si va affermando.

Ma al fine di rendere ancora più confortevole il viaggio delle categorie meno ambienti pare (penso che l'onorevole ministro, se la cosa è vera, ne darà conferma) che vada anche scomparendo il privilegio dei vagoni ristorante, riservati soltanto ai viaggiatori di prima e seconda classe, attraverso la introduzione — credo — della distribuzione di cestini caldi, la quale distribuzione dovrebbe essere fatta dalla stessa società dei vagoni-letto che gestisce anche il servizio dei vagoni-ristorante.

È un altro passo verso una specie di equiparazione, di egualitarismo. Sarebbe bene che susseguentemente, insieme alla innovazione della distribuzione dei cestini caldi, si adibisse una vettura-ristorante particolare anche per i viaggiatori di terza classe, perchè non c'è ragione perchè la parte più povera degli utenti delle ferrovie non possa usufruire di questo servizio che, oltre a dar modo di adempiere ad un bisogno fisiologico, serve a distrarre la mente durante gli itinerari piuttosto lunghi.

L'onorevole Bianco ha parlato diffusamente del problema dell'avanzamento del personale, e pertanto non spendo parole ulteriormente su di esso. Mi auguro che sia vero che il ministro, come si va affermando, abbia ritenuto di disporre avanzamenti straordinari in aggiunta a quelli normali al fine di provvedere alla copertura dei posti in organico lasciati vacanti dagli impiegati collocati in riposo a loro domanda in base alle note leggi. Volevo anche richiamare l'attenzione dell'onorevole D'Aragona sulla necessità di provvedere con urgenza alla riammissione in servizio degli esclusi politici, ma la presa in considerazione, avvenuta proprio nell'odierna seduta e votata all'unanimità, della proposta di legge dell'onorevole Cappugi costituisce già di per sé un impegno per il ministro.

Onorevoli colleghi, io ho detto brevemente quello che mi premeva di dire. Non ho voluto fare l'avvocato di nessuno, ma ho voluto fissare alcuni dati che dimostrano come, nonostante tutto, la partecipazione dei socialisti democratici al Governo non si stia traducendo esclusivamente in una perdita. Un minimo si ottiene, e quel minimo permette di sperare in maggiori risultati per l'avvenire. Io, personalmente, ero contrario alla partecipazione del mio partito al Governo in occasione

dell'ultima crisi, in quanto ritenevo che la mancata partecipazione non dovesse costituire una opposizione preconcetta ed aprioristica e consentisse al mio partito il mezzo di potersi meglio organizzare, ma dal momento che la maggioranza è stata di avviso opposto, devo oggi rilevare che la presenza dei socialdemocratici al Governo ha tuttavia un suo peso, non rilevantisimo ma sensibile e comunque non inferiore a quello che possono comportare l'entità del mio partito e le possibilità che la situazione odierna consente.

Qualcuno le ha detto, onorevole D'Aragona, che ella è un poco la vittima... della sua barba, nel senso che tale sua caratteristica la impone in modo particolare all'attenzione del pubblico circostante. Ebbene, faccia sì, onorevole ministro, che questa sua barba che ella, malgrado tutto, non vuol tagliarsi (e fa benissimo) sia una bandiera che indichi un orientamento del Governo, a cui ella partecipa, sempre più deciso verso la soluzione di quei problemi sociali a cui precipuamente tende il nostro partito; faccia sì che la sua presenza al Governo dia quel tanto di utile che i lavoratori si aspettano dal nostro partito. (*Applausi*).

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

« La Camera invita il Governo:

1°) a presentare al più presto un disegno di legge che preveda l'istituzione di servizi autoferroviari dello Stato alla diretta dipendenza del Ministero dei trasporti, con unica direzione perchè unico sia il fine: servire la nazione in ogni suo luogo ed in ogni tempo, nel miglior modo e col massimo rendimento nel superiore interesse dei cittadini e dello Stato;

2°) a presentare con la massima sollecitudine un disegno di legge che preveda la spesa dilazionata in dieci anni, per la costruzione:

a) del raddoppio della linea Ancona-Foggia;

b) del raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria; Messina-Catania-Bicocca; Messina-Palermo;

c) dell'impianto di una invasatura per le navi traghetto a Torre Faro (Messina);

d) dell'allacciamento di tale invasatura con la stazione di Villafranca Tirrenia da un lato e con la stazione di Messina Scalo dall'altro;

e) della rettifica e rafforzamento degli attuali tracciati delle altre linee meridionali,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

in modo da consentire la circolazione dei più moderni mezzi di trazione, dando la precedenza assoluta alla linea Reggio Calabria-Taranto-Bari;

f) dell'elettrificazione delle principali linee del meridione sinora non incluse nei vari programmi approvati ».

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

CARONITI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'ora tarda e la promessa fatta di far godere a tutti stasera il « Carosello napoletano » mi fanno limitare ad esporre brevemente solo alcuni miei concetti. Ed entro subito in argomento. È stato vivamente dibattuto l'argomento principale, che riguarda il complesso ferroviario: morte e vita delle ferrovie. Tale tema è stato ampiamente trattato, ed io ritengo mio dovere richiamare la vostra attenzione su quanto pensano alcuni fra i migliori funzionari delle ferrovie, che vivono quotidianamente la vita stessa dell'amministrazione. Non abbiamo ancora ultimato la ricostruzione ferroviaria e, dopo tanti elogi ai ferrovieri di tutta Italia da parte di enti e da quasi la totalità degli italiani e di numerosi stranieri, la ricostruzione oggi è soggetta a critiche, spesso acute e addirittura crudeli.

Eppure, in questa Assemblea e in quella del Senato, gli elogi in serie — e nelle discussioni dei bilanci e nelle interrogazioni e nelle interpellanze e in ogni legge dove appariva interessata l'amministrazione ferroviaria — non sono mancati; anzi, sono stati fatti a profusione, quasi che tutta la ricostruzione sia stata eseguita impiegando esclusivamente i 200 mila ferrovieri circa.

Però, qualche funzionario coraggioso quanto valoroso non ha mancato di far rilevare, pur mettendo nella giusta luce l'opera complessa, continua, degna della migliore considerazione, di tutti i ferrovieri, che si sono prodigati in ogni modo nella ricostruzione ferroviaria, che alla ricostruzione hanno anche notevolmente contribuito tutti gli italiani, e — fra essi — centinaia di migliaia di operai facenti parte di numerose imprese private, che, mercé la loro opera, hanno reso possibile la ricostruzione di ponti, di gallerie, la messa in efficienza della rete, la sistemazione degli edifici, dei fabbricati viaggiatori, delle officine, degli alloggi per i ferrovieri, la messa a punto del materiale rotabile: carri, vetture, locomotive, locomotori, automotrici. L'opera di tali misconosciuti lavoratori non poteva essere gratuita. La

nazione tutta, poi, fino al 1948, con larghezza di vedute veramente ammirevole, ha impegnato circa la metà di tutte le disponibilità finanziarie per la ricostruzione ferroviaria, permettendo di dar lavoro sino ad oggi anche a molte industrie.

Non manca però chi dice: l'amministrazione ferroviaria ha fatto bene, ma l'amministrazione tal dei tali, con somme proporzionalmente più modeste, ha fatto meglio.

Eppure, molti deputati e molti senatori, non curanti dei forti d'avanzi, che purtroppo superano i 60 miliardi del bilancio ordinario delle ferrovie dello Stato, continuano a chiedere nuove linee, nuovi servizi, più grandiose e lussuose stazioni, stazioni addirittura con fabbricati viaggiatori, simili a quelli della stazione di Roma Termini, e si finisce sempre coll'esagerare a tal punto che in qualche stazione si sono costruite pensiline molto lunghe per ricoverare semplici automotrici. Cito, per esempio, la stazione di Siena. Si sono costruite sale e saloni per essere adibiti a niente altro che al bivacco di alcuni viaggiatori che considerano la stazione come loro rifugio, anche notturno. Si è ricostruito, per esempio, il cavalcavia di Gaeta dove pare che non passi alcun treno.

Agli occhi del giusto osservatore, agli occhi specialmente del forestiero, che viene a visitarci e che osserva e studia, non superficialmente, le nostre condizioni di vita, le nostre comunicazioni, i nostri bisogni, diamo l'idea dei vanitosi, che spendono e spendono là dove non vi è alcuna necessità, mentre vengono trascurate quelle opere che darebbero incremento d'rettamente o indirettamente alla produzione.

Le zone depresse vengono così, come sempre, trascurate e si alimentano invece le spese di lusso. Tutto a scapito della produzione, e quindi a danno del popolo.

Onorevoli colleghi, si è costruito a suo tempo il doppio binario della linea Arona-Domodossola e di recente si è in essa ultimata l'elettrificazione; si sono impiantati i più efficienti sistemi di segnalazione, gli apparati centrali migliori, ma il numero dei treni che si effettua oggi sulla detta linea è minore di quello dell'anno 1938.

Mi scusino gli onorevoli colleghi di quella zona. Tanto, i lavori sono stati fatti, il raddoppio, l'elettrificazione, gli apparati centrali elettrici e le segnalazioni sono in piena efficienza, e quindi la mia critica non può togliere più nulla a quella linea, ma sarebbe stato meglio costruire il raddoppio nella tratta Gallarate-Arona, che invece non si è

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

fatto, e che sarebbe stato necessario, perchè in essa vengono convogliate due linee, anzichè una, come è l'attuale Arona-Domo-dossola.

Onorevoli colleghi, le mie argomentazioni forse vanno al di là di quello che voi pensate. Non ho in animo di muovere rimprovero a nessuno, anzi mi guarderei bene dal fare cosa che a voi in buona fede potrebbe sembrare scortesia e forse incomprensione. Voglio molto bene alla nostra Italia ed amo le ferrovie dello Stato più di qualunque altra cosa, e quindi chiedo scusa se apparentemente io possa con la mia parola tradire il mio pensiero di fratellanza e di amore per tutti voi e per tutti gli italiani.

Da quando sono deputato osservo lo sviluppo ferroviario con maggiore interesse, ed è perciò che oggi io voglio chiarire il mio pensiero a tutti ed entro nel vivo e nella sostanza del mio discorso.

Onorevoli colleghi, vi siete mai fatta la domanda del perché l'amministrazione ferroviaria abbia un *deficit* veramente impressionante? Io ritengo di sì. Ciascuno avrà, magari nel silenzio delle lunghe notti, rivolto a se stesso tale domanda, ma non tutti si saranno data una spiegazione.

Un ponderato esame della produzione e dei consumi, la finanza deficitaria delle ferrovie, la concorrenza delle attività delle auto-linee, sia nel campo dei trasporti dei viaggiatori che in quello delle merci, avrebbero dovuto suggerire i principi, stabilendo i limiti della manovra tariffaria che le ferrovie dovevano mano a mano attuare durante l'anno 1949, per il quale il Parlamento aveva, con apposita legge, dato pieno mandato al ministro dei trasporti.

Direte: ciò è un dato di fatto perché durante l'anno 1949 si sono avuti due aumenti tariffari, il primo a datare dal 10 febbraio 1949, e il secondo dal giugno dello stesso anno. Sì, onorevoli colleghi; sì onorevole ministro, dopo ciò, però, avremmo dovuto avere dei risultati soddisfacenti, avremmo dovuto dichiararci soddisfatti della fiducia posta in coloro che hanno articolato le tariffe. Purtroppo, non è stato così. E quanto illustri funzionari delle ferrovie avevano pubblicato e ampiamente diffuso attraverso la stampa si è verificato con grave danno per la finanza dello Stato che, in definitiva, paga tutte le spese. Le tariffe sono state articolate con la paura di essere criticate e, quindi, con l'ansia di andare incontro a quelle esigenze che da tutte le parti venivano messe in evidenza. Eppure, il tanto bravo dottor Santoro,

valoroso studioso e conoscitore profondo dell'economia dei trasporti, ha pubblicato una sua memoria, della quale io voglio leggervi brevemente un brano. « Gli aumenti nelle tariffe ferroviarie erano vivamente richiesti da tempo dalle attività private di trasporto, soprattutto quelle camionistiche, che lamentavano, e non senza valide ragioni, gli effetti che il basso livello di quelle tariffe aveva prodotto sui noti liberi del mercato camionistico. In realtà, cessata, con il 1946, la fase d'oro dei trasporti stradali, questo mercato ha registrato continue riduzioni man mano che l'aumento dei mezzi ferroviari ha consentito ad una sempre più larga aliquota di traffico di profittare delle tariffe, tenute ad un livello chiaramente inadeguato ai mutamenti avvenuti nell'indice degli altri prezzi ».

Eppure, molti si sono dilungati ad affermare che, dopo il primo aumento delle tariffe, quello a datare dal 10 febbraio 1949, vi era stato un aumento di traffico. In verità, io sono sorpreso da tali affermazioni. Sono sorpreso perché ricordo che nel 1936-37-38, sulla linea della via Emilia si contavano a centinaia i treni merci che venivano, al giorno, in essa effettuati; ed ora invece, credo non superino la cinquantina. In sostanza, nel 1938, noi abbiamo avuto un carico di circa 60 milioni di tonnellate di merci sulle nostre ferrovie. Quest'anno, invece, sapete a quanto ammontano le tonnellate trasportate dalle ferrovie dello Stato? Da quanto mi è stato affermato da persona responsabile, non arriviamo a 32 milioni di tonnellate. Immaginate quale disastro rappresentino queste cifre per la finanza dello Stato!

Conclude, in una sua pubblicazione, il dottor Santoro, così: « Quando il mercato mostrasse di non sorreggere le nuove tariffe, pure inadeguate come sono ora ai valori anteguerra, si sarebbe indotti a meditare sul processo di produzione dei servizi delle ferrovie, sui loro costi e sui limiti di convenienza di queste attività, per guardare poi alle cause che rendono difficile il collocamento sul mercato dei servizi da trasporto in genere, a condizioni più economiche per quanti vi operano. Dopo di che, si porrebbe il problema della scelta tra l'assetto spontaneo del mercato, accettandone tutte le conseguenze, e la disciplina, realizzata in uno dei tanti modi possibili.

« Più che della scatola che deve contenere le tariffe (se una legge od un decreto), tutto lascia prevedere che i nostri massimi organi della vita nazionale dovranno presto o tardi occuparsi dell'intero problema dei trasporti:

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

non più nell'intento di frenare il movimento di adeguamento dei prezzi, che stenta già tanto a compiersi da solo, ma per studiare come poterli sostenere. E questo compito appare più conforme a quella che si può considerare la naturale funzione di un Parlamento in una non trascurabile branca della pubblica finanza».

Onorevoli colleghi, onorevole ministro, a quanto detto precedentemente devo aggiungere una mia constatazione, che forse vi sorprenderà: le tariffe, così come sono state articolate, non possono lasciarci sodisfatti. Esse, nonostante tutto il complesso dei diagrammi studiati a suo tempo e noti a tutti noi, si basano su prezzi per tonnellata-chilometro che rendono proibitivo l'uso delle ferrovie per distanze fino a 150 chilometri. Si computano infatti prezzi che si aggirano sulle 14-16 lire per tonnellata-chilometro, mentre per lunghi percorsi si va anche a meno di due lire per tonnellata-chilometro. Quali sono le conseguenze di tali articolazioni? Che, siccome il costo medio per tonnellata-chilometro su linea a trazione elettrica si aggira sulle lire 2,60 e lire 4,80 su linea a trazione a vapore, alle ferrovie dello Stato affluiscono solo i trasporti a lungo percorso, mentre i trasporti fino a 150 chilometri si può dire che restano di dominio assoluto delle imprese camionistiche. Si ha un *deficit* enorme, per quanto ho detto; e così si spiega l'arcano.

Taluno potrebbe anche obiettarci che al *deficit* dell'amministrazione ferroviaria contribuiscono notevolmente le prestazioni gratuite o semigratuite che le ferrovie sono costrette a fare agli enti statali. Ma ciò, onorevoli colleghi, onorevole ministro, è solo una partita di giro; e quindi a mio modo di vedere questo non ha alcuna importanza. Le ditte camionistiche sono state accontentate e il traffico sulle ferrovie è diminuito fino al punto che sulla via famosa dell'Emilia c'è un movimento di treni ridottissimo, mentre c'è un notevole sviluppo del traffico camionistico. Allora, a parte una razionale articolazione delle tariffe per le distanze medie, eccovi pure la prima parte del mio ordine del giorno, che non diffida nessuno, non dice male di nessuno, ma afferma solo l'urgenza di correre ai ripari instaurando il servizio di auto-ferrovie dipendente da un'unica direzione.

Le auto-ferrovie dello Stato, secondo me, rappresentano la soluzione di questo problema. Il coordinamento fra strada e rotaia e per essere più chiaro, tra autoveicoli e ferrovia, di cui tanto si parla, non deve avvenire a scapito dell'uno o dell'altro mezzo di tra-

sporto, bensì con l'utilizzare l'uno o l'altro a seconda delle convenienze, essendovi dei trasporti che spettano economicamente più all'uno che all'altro mezzo; mentre poi entrambi meritano, per la loro connessione con gli interessi vitali della nazione, sia in pace che in guerra, le più vigili cure e la più intelligente protezione.

Sta di fatto però che fino a quando tale utilizzazione sarà, come ora, affidata a mani diverse, il conflitto e la concorrenza saranno inevitabili, cercando sempre l'uno di sopraffare l'altro.

Per eliminare ciò occorre concentrare nello stesso organo entrambi i mezzi, e tale organo non può essere che la ferrovia. Solo che questa, anziché espletare il servizio esclusivamente a mezzo di veicoli che corrono su strada ferrata, dovrà espletarlo anche con veicoli che corrono su strada ordinaria. Il capostazione, per esempio, dovrà disporre di carri ferroviari e camion per poter offrire agli utenti l'uno o l'altro mezzo e per utilizzare egli stesso per il collettame l'uno o l'altro mezzo, a seconda della convenienza determinata dalla destinazione delle merci, dal tonnellaggio, dalla qualità, ecc. Si avrà così il vantaggio, fra l'altro, che potranno essere raggiunti ed allacciati paesi e località che in atto, per trovarsi lontani dagli scali ferroviari, sono mal serviti e quasi estraniati dal consorzio civile.

Inoltre, sempre per quanto concerne le merci in piccole partite, il camion servirà a convogliare negli scali ferroviari, che potranno così essere distanziati, le merci a collettame, per la successiva e più intensa utilizzazione del materiale da carico. Per lo espletamento del servizio nei piccoli centri, ci si potrà avvalere delle ricevitorie postali, i cui titolari diverrebbero dei piccoli capistazione (come avviene già per gli assuntori), i quali accetterebbero le merci stipulando i contratti di trasporto e le terrebbero in deposito fino al passaggio del camion. Analogamente si praticerebbe per le merci in arrivo in detti piccoli centri. Si dice ciò per dare una idea sommaria di come il servizio potrebbe essere organizzato, ben lontani dal volere indicare in questa sede come il servizio andrebbe organizzato in dettaglio, importando ciò una mole non indifferente di studi e di lavoro.

Non troppo diversamente verrebbe organizzato il servizio viaggiatori. Per concludere, occorre porre allo studio la istituzione sia pure graduale, dell'auto-ferrovia di Stato.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

A questo punto sarà interessante leggere un brano di un altro valorosissimo ferroviere che ha studiato bene questo problema. Egli dice: « Queste polemiche a lungo metraggio tra ferrovie statali ed ispettorato, lasciano in verità, il tempo che trovano, e disorientano chi deve decidere, giacchè eludono il problema di fondo che è quello di superare l'attuale conflitto fra i due mezzi, erroneamente ritenuti concorrenti, col ricercare le possibilità di asservirli entrambi all'interesse della collettività mediante la utilizzazione di essi a seconda della convenienza economica oggettivamente considerata. Cosa si oppone a ciò? Il presupposto errato che i due mezzi debbano vivere di vita propria, inconveniente questo determinato dal fatto che vita propria la vivono gli enti che vi presiedono e gli interessi privati che dietro vi si agitano. Affinchè tale inconveniente venga eliminato alla base occorre che sia una mano che utilizza i due mezzi, che sia uno solo l'interesse: quello della collettività. Chi vi presiede, e che determina di volta in volta quale deve essere il mezzo da impiegare, deve tenere ben presente che entrambi hanno una funzione da svolgere e che entrambi nel superiore interesse della nazione, meritano di essere intelligentemente protetti. Si devono, in una parola, istituire le autoferrovie dello Stato ».

Non si deve poi dimenticare quanto ha dichiarato l'onorevole D'Aragona in una sua intervista, nella quale ha espresso un giudizio che io condivido nella quasi totalità.

La domanda che fu rivolta al ministro era la seguente: « Quali direttive intende dare, signor ministro, nei confronti della tanto dibattuta questione della concorrenza fra strada e rotaia »?

L'onorevole ministro ricorderà di aver risposto nel seguente modo: « Le direttive non possono essere evidentemente che per un coordinamento dei due sistemi di trasporto. Questo problema del coordinamento è indubbiamente il problema fondamentale di una politica dei trasporti terrestri; esso potrà essere adeguatamente trattato in sede opportuna con la partecipazione della categoria interessata. In sostanza, io intendo promuovere il maggior coordinamento possibile tra l'attività dei rami dell'amministrazione che provvedono ai due settori dei trasporti, avendo presenti essenzialmente le necessità del pubblico, l'economicità, la rapidità e la comodità dei trasporti. Bisognerà soprattutto evitare gli inutili duplicati e quelle forme di malintesa concorrenza che non sono destinate a promuovere il perfezionamento

dei servizi, nel qual caso non dovrebbero essere favorite per non creare inutili difficoltà ».

Passo quindi a trattare brevemente la seconda parte del mio ordine del giorno, e come preliminare voglio leggervi un brano di un articolo apparso in un giornale della Sicilia, del 17 giugno 1949, dal titolo: « Per la soluzione del problema delle comunicazioni dell'isola ». L'articolo parla della visita fatta dal capo della sezione industriale dell'E. C. A. e dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, ingegnere Di Raimondo, insieme con il presidente della regione, alle vie di comunicazione in Sicilia. A conclusione di questo viaggio, il direttore generale delle ferrovie dello Stato, ingegnere Di Raimondo, intervistato dai giornalisti disse: « Il problema dei trasporti ferroviari in Sicilia ha importanza non soltanto per l'economia e gli interessi dell'isola, ma soprattutto per le relazioni che intercorrono con il continente, e con l'estero. L'economia siciliana ha necessità assoluta di esportare i prodotti del proprio suolo, che sono di valore ingente e molto ricercati su tutti i mercati di consumo. Da tale necessità deriva l'urgenza del potenziamento delle sue linee ferroviarie e in specie di quelle che, partendo da Marsala, Trapani, Palermo, da un lato, e da Gela, Siracusa, Catania dall'altro, giungono fino a Messina per il collegamento con la rete continentale e con quelle che portano alle altre nazioni europee.

La potenzialità delle linee ferroviarie siciliane — ha proseguito l'ingegnere Di Raimondo, rafforzando il concetto con il sobrio gestire che gli è caratteristico — va quindi riguardata in funzione di questo traffico di esportazione, e non solo in funzione delle esigenze di carattere prettamente locale. Quando si parla di raddoppio di linee e di elettrificazione non si deve mai perdere di vista questa preminente funzione, alla quale si collega in sostanza lo sviluppo economico dell'intera isola. Già in altre occasioni ho avuto l'opportunità di affermare come la potenzialità di queste linee non è oggi tale da permettere l'assorbimento di correnti di traffico intense, e che di conseguenza si impone il problema dell'elettrificazione prima, e del raddoppio poi, delle linee che sia da occidente come da oriente e dal nord affluiscono allo stretto di Messina.

Il problema dei trasporti siciliani — ha affermato il nostro illustre interlocutore — impone anche la revisione dell'attuale organizzazione dei trasporti lungo le linee dell'Adriatico e del Tirreno per il continente, linee che già oggi sono per quasi l'intero anno

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

congestionate da un traffico intenso e da una circolazione di treni continuamente crescente. Gli organi competenti del Governo non possono non affrontare con la necessaria preveggenza e sollecitudine la soluzione di questi gravi problemi, che non interessano solamente la Sicilia, ma l'intera nazione, giacché i problemi dell'economia siciliana non possono non inquadrarsi in quelli della nazione stessa. Infatti, il nostro paese trae dallo sviluppo agricolo e dalla produzione ortofrutticola dell'isola ricchezze che si traducono in valute estere pregiate, e quindi in un bene per la collettività. Ogni sforzo che lo Stato italiano farà allo scopo di rafforzare le linee ferroviarie in Sicilia risponde ad una necessità di ordine superiore e soprattutto costituirà la base per l'ulteriore potenziamento dell'economia dell'intero nostro paese ».

Desidero a tale proposito fare ritornare alla memoria alcune dichiarazioni del ministro, che sono state pubblicate da vari giornali, e che certamente egli ricorderà e riconfermerà. Egli ha detto: « Il programma per l'esercizio venturo si inquadra naturalmente in quello generale in corso di sviluppo e comprende i lavori ritenuti indispensabili per completare la ricostruzione ferroviaria e per migliorare e ammodernare gli impianti, al fine di realizzare sensibili economie di gestione. Essi riguarderanno in via principale la ricostruzione e il miglioramento delle linee. Sono oltre 2.750 i chilometri di binari da rinnovare e da sistemare, nonché la ricostruzione e la manutenzione straordinaria del parco dei rotabili, con particolare riguardo alle carrozze viaggiatori.

Cito, a titolo di esempio, la costruzione di locomotive elettriche nonché di automotrici speciali per la Cosenza-Paola e per le linee a scartamento ridotto per la Sicilia, la costruzione di ponti metallici e in muratura, il raddoppio dei binari su alcune linee importanti. È opportuno sottolineare come le ferrovie dello Stato intendano iniziare al più presto i lavori per l'elettrificazione di alcune linee a rapido traffico: tali lavori non potranno essere completati nel corso del prossimo esercizio, e per alcuni di essi anche l'inizio dovrà probabilmente essere rinviato all'esercizio successivo. Fra queste linee vanno segnalate la Bologna-Padova-Venezia, la Ancona-Foggia, la Sulmona-Pescara, la Messina-Palermo, la Messina-Siracusa, la Milano-Padova e la Foggia-Bari. Naturalmente, la realizzazione del programma sopra indicato è strettamente dipendente dalle possibilità finanziarie dell'amministrazione ferroviaria, dagli stanziamenti

all'uopo predisposti dal tesoro dello Stato e dai finanziamenti che si potranno realizzare attraverso l'emissione di prestiti, specie per i lavori di elettrificazione. Con l'attuazione di questo programma, molto succintamente delineato e che dovrebbe interessare non solo l'esercizio 1950-51, ma anche quelli successivi sino al 1953, oltre a completare come ho detto la ricostruzione ferroviaria ed ammodernare gli impianti, si potrà dare un contributo di primaria importanza alla soluzione del problema della disoccupazione e si potrà concorrere in misura notevole anche alla soluzione di un altro fondamentale problema del nostro paese, quello del Mezzogiorno ».

Vi è di più, onorevoli colleghi: mentre il traffico merci di quest'anno nel complesso è ridotto a poco più della metà del 1938, il traffico merci attraverso lo stretto di Messina, che rappresenta il termometro del traffico siciliano, dal quale con un po' di buona volontà potremo risalire alle variazioni del traffico merci di tutta l'Italia meridionale, è il seguente: con riferimento al 1938, noi abbiamo carri entrati in Sicilia: carichi 41.712, vuoti 33.174; usciti: carichi 73.429, vuoti 2.128. Nel 1949 i carri entrati carichi sono 98.957 (quindi più del doppio del 1938) mentre i carri vuoti sono 31.285. Totale entrati: 130.242; usciti: 108.658 carichi, 20.272 vuoti, totale 128.930.

Quindi il traffico delle merci, come numero dei carri da e per la Sicilia, attraverso lo stretto, è quasi raddoppiato dal 1938 ad oggi.

E si può senza tema di smentita affermare che la produzione siciliana è aumentata del 10 per cento circa all'anno. Tale aumento continuerà: la regione siciliana ha appunto l'interesse di dimostrare la sua efficienza e saprà amministrare quell'isola benedetta con tale avvedutezza e tale abilità che gli effetti della buona amministrazione si faranno presto sentire.

I lavori di bonifica, gli impianti vari, gli impianti idroelettrici, l'estensione di colture intensive nelle varie zone siciliane daranno i loro frutti, anzi, continueranno a darli con maggiore incremento, sollevando quelle laboriosissime e pacifiche popolazioni dall'attuale stato di indigenza. Apportando poi lavoro nelle loro famiglie avremo assolto il nostro principale compito.

Una conferma maggiore l'abbiamo rivedendo le cifre — controllatissime — dei carri e delle merci che sono stati traghettati da e per la Sicilia. Notate che, mentre nel 1938

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

vennero traghettati per la Sicilia 41.712 carichi e 33.174 vuoti e sono usciti 73.429 carichi e 2128 vuoti, nel 1949 sono stati traghettati per la Sicilia 98.957 carichi e solo 31.235 vuoti, mentre sono usciti 108.658 carichi e solo 20.372 vuoti.

Tali cifre indicano che il tenore di vita della Sicilia va allineandosi con il nuovo soffio di civiltà che ad essa apporta la regione con grande vantaggio per l'economia nazionale. Perché i carri carichi che entrano in Sicilia rappresentano prodotti provenienti dalle industrie e dall'agricoltura del resto d'Italia: il che significa, in parole povere, che al miglioramento delle condizioni di vita del meridione corrisponde un analogo miglioramento delle condizioni di vita del resto d'Italia. Il problema, quindi, del meridione, onorevoli colleghi, si dimostra ancora una volta che è problema che interessa tutta l'Italia.

D'altra parte sin dal marzo 1947 in un articolo di fondo dal titolo «Costruttori e ricostruttori ferroviari», pubblicato sul settimanale *Realtà*, il dottor Francesco Santoro ha ampiamente dimostrato che i costruttori delle ferrovie dello Stato non potevano prevedere lo sviluppo automobilistico futuro. La prima grande guerra 1914-1918 lasciò sulla strada il glorioso «18 BL», sul cui grado di pericolosità però nei riguardi delle ferrovie non si poteva avere molto da temere. I costruttori invece di quest'ultimo dopoguerra avevano dinanzi a loro prima di tutto la distruzione di un elevato numero di linee ferroviarie e di mezzi di esercizio; ed in contrapposto il treno stradale, l'autobus a rimorchio, della capacità di tre automotrici, le colonne di automezzi e l'organizzazione più accurata di grandi raggruppamenti di automezzi: per cui i ricostruttori dovevano fissare la massima attenzione sulla rivoluzione progressiva nel campo dei trasporti terrestri.

L'automezzo non nacque, in verità con la potenza e con le possibilità d'impiego che oggi conosciamo e che non possono essere più ignorate.

Io aggiungo che, accanto allo sviluppo dei trasporti meccanici su strada, un altro elemento che non può essere ignorato è quello dello sviluppo dei trasporti aerei. Se la fine della guerra 1914-18 ci lasciò qualche raro esempio in proposito, la seconda guerra mondiale ci ha lasciato una grande esperienza in materia di aerei da trasporto; ed è recente la notizia che in America si impostano aerei da trasporto di oltre 80 tonnellate di portata; sì che i tecnici prevedono

che con opportuni accorgimenti si potrà benissimo avere un sistema accoppiato di aerei da trasporto la cui complessiva portata supererà le attuali massime portate dei più potenti treni su strada ferrata. Ai ricostruttori non potrà addebitarsi certamente nulla su eventuali rivoluzioni rumorose nel campo di tutti i trasporti dovuti alla utilizzazione dell'energia atomica perché nulla ancora è penetrato nella pratica applicazione della tecnica dei trasporti.

I ricostruttori di oggi sono per la quasi totalità, all'oscuro degli studi e dei progressi nel campo dell'energia atomica. Solo determinati scienziati, ben controllati dagli Stati, detengono il segreto atomico; gli altri studiosi si trovano perplessi nell'applicazione futura dell'energia atomica, ma non possono fermarsi allo studio in atto, in attesa di nuovi eventi.

Essi ricostruttori così, sottovalutando le possibilità attuali degli altri sistemi di trasporto dimostrano una prima e forse più grave forma di incomprensione del problema economico dei trasporti e di quello finanziario, connesso con la ricostruzione e col futuro assetto dell'organizzazione delle ferrovie. Il valoroso funzionario così concludeva: « In quel periodo si era visto ben chiaro, come, venuta a mancare la possibilità di compensazione, tra rendimento finanziario delle linee, ad elevato ed a basso prodotto, a causa della perdita del traffico acquisito dall'attività automobilistica, l'onere delle ferrovie passive si era dimostrato insostenibile; e non pochi progetti si erano andati facendo per la potatura di queste linee, che però incontrava più ordini di ostacoli: di natura psicologica (nelle popolazioni che erano interessate), di natura militare, politica, ecc.. Si sarebbe dimenticato ora di considerare che quello che è avvenuto nel campo dei trasporti terrestri è sostanzialmente un vero rivolgimento tecnico, contro il quale, a lungo andare, si appalesa inadeguato, e da noi non si ha la minima idea di quanto può farsi al riguardo. Si sarebbe dimenticato il tanto sospirato riordinamento dei mezzi di trasporto; che l'attività automobilistica non dà ancora tutto quanto potrebbe, perché è oggi frenata da restrizioni di carburante, da residuali controlli statali, ecc.. Si dimentica inoltre che le ferrovie, dal punto di vista finanziario, escono danneggiate, giacché una spesa di 400 miliardi o più (quand'anche si riuscirà ad ottenerli tutti per realizzare i problemi ora predisposti) finirà per richiedere un particolare accordo col Tesoro che è chiamato a sostenerli; e l'onere sarà più visibile se pre-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

varrà il concetto del finanziamento diretto, come da molti viene prospettato rispetto all'attività statale di natura industriale. Si trascurerebbe infine che una quadratura della finanza ferroviaria si presenta fin da ora come un difficile problema futuro, e che si va perdendo un'occasione per rimediare ad un difetto costituzionale della nostra economia ferroviaria, la preminenza cioè delle linee a basso livello di traffico che ha sempre gravato notevolmente sull'economia dell'azienda; si va sciupando, cioè, in un peggiorato clima di riassetamento economico, in un rapporto tra costi e prodotti che sembra fatalmente destinato a rimanere sfavorevole, l'unica via d'uscita: tentare cioè un risanamento futuro della finanza ferroviaria, in una organizzazione più ridotta ma di alta efficienza tecnica».

Ecco quindi che si presenta a noi, onorevole ministro e onorevoli colleghi, il problema di tentare il risanamento futuro della finanza ferroviaria in un'organizzazione più ridotta, ma di più alta efficienza tecnica.

Onorevoli colleghi, il mio ordine del giorno mira essenzialmente a raggiungere la più alta efficienza tecnica di quelle linee ferroviarie del Mezzogiorno che oggi, pur sopportando il maggior carico ferroviario, sono abbinabili della massima nostra attenzione e del nostro più caro e sentito affetto.

Prima ancora di entrare nel preventivo della spesa necessaria da affrontare per venire incontro alle necessità ferroviarie del Mezzogiorno, non sarà male ricordare certi dati di fatto che è bene richiamare alla vostra attenzione: la lunghezza totale della rete ferroviaria dello Stato, riferendosi alla fine del 1948, è di 16 mila chilometri circa in esercizio, di cui 4 mila circa a doppio binario e chilometri 12.100 circa a semplice binario. Di questi, chilometri 15.500 sono a scartamento normale (15.435) e 600 circa a scartamento ridotto.

Frattanto, su 4 mila chilometri circa a doppio binario, rispetto ai 12 mila 100 a semplice binario, quanti chilometri a doppio binario esistono nei compartimenti ferroviari dell'Italia meridionale ed insulare?

I compartimenti di Cagliari e di Palermo non hanno un solo chilometro di doppio binario. Il compartimento di Reggio Calabria ne ha solo chilometri 1,7, il compartimento di Bari chilometri 161,4, quello di Napoli chilometri 268,9, quello di Roma 636, quello di Ancona chilometri 93,1, quello di Firenze chilometri 445,3, quello di Bologna chilo-

metri 472,4, quello di Genova chilometri 221,8, quello di Venezia chilometri 357,3, quello di Verona chilometri 342,7, quello di Milano chilometri 575 e quello di Torino chilometri 406,7.

Quale primato tristissimo ha invece la Sicilia per le ferrovie dello Stato? Il primato delle ferrovie a scartamento ridotto; su 590 chilometri circa di ferrovia a scartamento ridotto, ben 560 chilometri appartengono alla Sicilia e solo 30 circa al compartimento di Verona.

Che cosa chiediamo noi nell'interesse di tutta l'economia italiana? Il raddoppio della linea Ancona-Foggia: 294 chilometri, importo presunto 30 miliardi; il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria: chilometri 398, importo presunto 76 miliardi; il raddoppio della Messina-Catania-Bicocca: 103 chilometri, importo presunto 14 miliardi; il raddoppio della Messina-Palermo: 231 chilometri, importo presunto 40 miliardi e mezzo. Inoltre occorre l'impianto di una invasatura delle navi-traghetto a Torre Faro (Messina) e l'allacciamento di tale invasatura con la stazione di Villafranca Tirrena da un lato e con la stazione di Messina Scalo dall'altro: importo presunto 6 miliardi. Rettifica e rafforzamento degli attuali tracciati delle linee meridionali in modo da consentire la circolazione dei più moderni mezzi di trazione, dando, per ragioni ovvie, la precedenza assoluta alla linea Reggio Calabria-Taranto-Bari: importo presunto 10 miliardi; elettrificazione delle principali linee del meridione sinora non incluse nei vari programmi approvati; importo presunto 16 miliardi.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, quanto vi chiedo è un imponente complesso di lavori per il quale io vi invito a meditare. Il dilazionamento in 10 anni non è però una spesa insopportabile: 186 miliardi divisi in 10 anni rappresentano soltanto 18 miliardi e 600 milioni all'anno che, rispetto alla ridda dei miliardi da noi trattati nei vari bilanci, rappresentano una modesta cosa; ed avremmo, invece, affrontato il più grave problema della rinascita del Mezzogiorno, il primo fra tutti i problemi che noi italiani, di ogni parte d'Italia, abbiamo il sacrosanto dovere di risolvere in pieno.

Avremo così la benedizione e la riconoscenza dei nostri figli, e, soprattutto, di quelle popolazioni la cui rinascita sta tanto nel cuore di tutti. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro di grazia e giustizia, in risposta alla richiesta formulata il 23 febbraio 1950 dalla Commissione di giustizia, ha comunicato che, in data 12 agosto 1949, il dottor Sotir Introna ha proceduto alla remissione della querela a carico del deputato Migliori, il quale, con verbale 6 ottobre 1949, ha accettato l'avvenuta remissione.

La relativa domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Doc. II, n. 122) sarà pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

Presentazione di un disegno di legge.

D'ARAGONA, Ministro dei trasporti. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, Ministro dei trasporti. Ho l'onore di presentare, a nome del ministro dell'agricoltura, il seguente disegno di legge:

« Ammasso per contingente del frumento di produzione 1950 ».

Chiedo l'urgenza.

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

Se non vi sono obiezioni, rimarrà stabilito che l'urgenza è accordata.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

CORTESE, Segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se — tenuto presente che per l'anno accademico 1949-50 i fondi stanziati per l'assegnazione di borse di studio a studenti reduci ed assimilati bisognosi e meritevoli, iscritti all'Università di Roma sono stati sensibilmente ridotti a nove milioni di lire da ventisette milioni del precedente esercizio finanziario — e tenuto conto delle richieste avanzate sia dalla Università di Roma e sia dalle altre Università italiane per indurre il Ministero ad aumentare le rispettive erogazioni in oggetto — non ritenga necessario intervenire affinché

detti fondi, mediante l'opportuno storno da un capitolo all'altro del bilancio della pubblica istruzione, siano aumentati; e ciò anche in considerazione del fatto che molti degli studenti beneficiati da tali borse sono figli della Venezia Giulia e della Dalmazia irredenta.

(1441)

« ALLIATA DI MONTEREALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere se sia a conoscenza del fatto che molti partigiani — a causa sia del mancato funzionamento di alcuni organismi burocratici e sia di una intempestiva circolare ministeriale — si vedono ingiustamente privati della meritata ricompensa al valore militare per la quale erano stati proposti.

« Infatti, presso la commissione di secondo grado per le ricompense al valor militare a partigiani da anni giacciono inevase numerose proposte di ricompense, perché la commissione stessa — in base alla circolare numero 3021 del Sottosegretariato-assistenza reduci e partigiani, precisante che le commissioni regionali dovessero inoltrare le proposte di ricompense entro il 30 giugno 1948 — non prende in esame quelle proposte giudicandole inoltrate oltre i termini stabiliti.

« Ma poiché è noto che, allorquando quella circolare fu emanata, alcune commissioni regionali (come ad esempio la Lombardia) fecero presente alle superiori autorità di trovarsi nella pratica impossibilità di ottemperare alla suddetta disposizione, perché oberate di lavoro; e poiché, tra l'altro, un decreto legislativo n. 1072 del 15 agosto 1947 fissava a due anni dall'entrata in vigore del decreto stesso il termine di presentazione delle proposte di promozione per meriti di guerra; e poiché nella legislazione italiana la procedura per le promozioni per merito di guerra è stata sempre identica a quella per le concessioni di ricompense al valor militare, l'interrogante chiede all'onorevole Presidente del Consiglio dei Ministri se ritenga giusto che alcuni partigiani — senza alcuna colpa né propria, né dei comandi di formazione che tempestivamente avevano inoltrato le proposte di ricompense alle commissioni regionali nei termini prescritti, ma solo a causa di una circolare di carattere interno — debbono vedersi privati delle ricompense al valor militare che essi avevano meritato combattendo contro l'esercito germanico; e se, pertanto, non creda giusto e necessario che l'applicazione del decreto legislativo 1072 sopracitato venga estesa per analogia alle proposte di ricompense

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950.

al valore, anche in considerazione del fatto che la circolare n. 3021 del Sottosegretariato assistenza reduci e partigiani altro non era che una disposizione interna atta a regolare l'attività di uffici governativi dipendenti dalla onorevole Presidenza del Consiglio.

(1442) « ALLIATA DI MONTEREALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga doveroso provvedere, con la maggiore sollecitudine, affinché la pensione di lire 500 mensili lorde assegnata alla signora Bianca Menotti — unica erede vivente del martire Ciro Menotti — nel 1939 dal Governo italiano dell'epoca sia elevata ad almeno lire 15.000 mensili.

« E per conoscere inoltre se non ritenga equo promuovere provvedimenti di Stato che valgano a:

individuare i beni immobili confiscati nel 1831 dal Governo ducale di Modena alla famiglia Menotti;

ascertare se, effettivamente, essi passarono poi al demanio nazionale italiano;

disporre la restituzione o l'indennizzo alla signora Bianca Menotti ed eventuali aventi causa.

(1443) « CUTTITA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se corrisponda al vero la notizia riportata da alcuni giornali, e da cui risulterebbe che il 29 aprile 1950 la questura di Milano avrebbe disposto la cancellazione del nome di Carlo Borsani — cieco di guerra e medaglia d'oro — dal cartello a lutto affisso sulla porta di una chiesa di quella città, dove celebravasi una messa di requie in suffragio dell'anima cristiana dell'eroico mutilato, e la rimozione dei fiori che erano stati deposti al cimitero, sulla tomba che ne racchiude le povere spoglie mortali.

« Ove la notizia risulti confermata, l'interrogante chiede di conoscere se il questore di Milano, nel dare le disposizioni di cui trattasi, abbia agito secondo direttive del Governo o di propria iniziativa e, in questo caso, se il Governo ne approvi l'operato.

(1444) « CUTTITA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se essi ritengono ammissibile che il Direttore dell'Ilva di Bagnoli (Napoli), azienda controllata dallo Stato, possa violare il contratto di lavoro e

ricorrere alla serrata dello stabilimento per sostenere tale violazione.

« L'interrogante chiede altresì quali provvedimenti gli onorevoli Ministri intendono adottare perché venga ristabilita la legalità.

(1445) « MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritiene urgente intervenire a seguito della « serrata » attuata inopinatamente dalla Direzione Ilva Bagnoli il 28 maggio, ed emettere gli opportuni provvedimenti.

(1446) « SANSONE, DE MARTINO FRANCESCO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritiene di intervenire d'urgenza per conciliare la vertenza sindacale in corso negli stabilimenti Ilva di Bagnoli e per evitare licenziamenti nelle industrie napoletane.

(1447) « COLASANTO, ROCCO, LEONE, LIGUORI, CHATRIAN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quale sia — a seguito dell'attuazione dell'orario spezzato nella Banca d'Italia — l'atteggiamento del Governo di fronte alla grave questione dell'orario di lavoro impiegatizio; e se non si ritenga opportuno convocare i rappresentanti delle organizzazioni interessate per promuovere una regolamentazione unitaria della questione, nel senso del ripristino e della conservazione dell'orario unico. Ciò sia per la protezione del lavoro impiegatizio, sia per non aggravare la disoccupazione in questo settore.

(1448) « ROBERTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere quali provvedimenti intende adottare nei confronti della Direzione dell'Ilva Bagnoli, che ha ordinato la serrata dello stabilimento, allo scopo di violare il contratto di lavoro.

(1449) « DE MARTINO FRANCESCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti sono stati presi a carico dei responsabili che hanno provocato lo scandalo dei contributi unificati presso l'Ufficio provinciale di Cuneo.

(1450) « TONENGO ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Ministro dell'interno, per conoscere se il Governo ritiene che si debba passivamente assistere alla elusione, da parte dell'Amministrazione comunale di Roma, dei suoi doveri stabiliti nell'articolo 56 del Regolamento 11 marzo 1935 sui concorsi dei sanitari condotti, non procedendo alle nomine dei vincitori anche dopo la pubblicazione sul *Foglio di annunci legali* della provincia (11 febbraio 1950), e anche dopo respinti i ricorsi giurisdizionali nella loro istanza di sospensione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2822)

« BELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere per quali motivi la competente Commissione interministeriale di Roma abbia deciso la chiusura dell'ospedale speciale C.R.I. 91 di Alessandria e il conseguente licenziamento del dipendente personale (civili e militi della Croce Rossa Italiana); e per sapere quali provvedimenti intenda prendere per andare incontro ai timori sia dei degenti — in prevalenza reduci — che, con la chiusura dell'ospedale e il relativo trasferimento in altri ospedali, verrebbero privati dell'assistenza e del conforto dei parenti; e sia del personale (civili e militi della Croce Rossa) che verranno a trovarsi per la suddetta decisione licenziati in tronco e dunque senza lavoro. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2823)

« ALLIATA DI MONTEREALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'industria e del commercio, per sapere se gli consti che l'attuazione della vigente legislazione sui brevetti industriali e sui marchi di fabbrica molto spesso si addimostri irta di difficoltà, rivelando la incertezza delle fonti e dei principi ispiratori e la inadeguatezza delle leggi promulgate, rispetto alla regolamentazione della materia ed alla organizzazione degli uffici; e pertanto se non creda sia il caso di studiare attentamente e predisporre il riordinamento dell'intera legislazione sull'argomento, promuovendo peraltro l'immediata emanazione di opportune norme di diritto transitorio, che abbiano quanto meno il pregio della chiarezza e permettano ai cittadini, agli uffici ed ai magistrati un sicuro orientamento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2824)

« MURDACA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere i motivi per i quali non è stato ancora provveduto alla approvazione delle nuove tabelle organiche apprestate dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, in applicazione dell'articolo 10 del decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 592, per addivenire alla ripartizione dei vari gradi del personale del gruppo C (20.500 unità) e del personale subalterno (21.800 unità) e trasmesse a quello del tesoro fin dal giugno 1949. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2825)

« CUTTITA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Ministro degli affari esteri, per conoscere se non sia giunto il momento di risolvere una buona volta il problema dei dipendenti della Fondazione « Figli italiani all'Estero » per una loro definitiva sistemazione.

« Inoltre, se non sia il caso di definire subito la loro critica situazione economica, concedendo i regolari aumenti di legge corrisposti a tutti i dipendenti statali, parastatali, ecc. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2826)

« MICHELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per conoscere se non ritiene il caso di esaminare la possibilità di istituire una fermata di qualche treno nella località Rivotorto di Assisi sulla linea Foligno-Perugia, dove esiste un santuario francescano, metà di continui pellegrinaggi.

« L'affluenza dei pellegrini sarebbe ancora maggiore se si potesse istituire tale fermata, data la vicinanza della ferrovia, la quale dista 500 metri dal santuario.

« Si fa presente che da diverso tempo è stata avanzata la richiesta al compartimento di Ancona, il quale, dietro versamento di lire 20.000 per l'esame della domanda, rispose negativamente per il fatto che occorrerebbe sostenere una spesa di un milione per tale fermata.

« Si fa notare che sulla linea Roma-Ancona, per esempio, esistono fermate in località di minore importanza, mentre questa, se attuata, vedrebbe oltre che una affluenza notevole di pellegrini, anche un aumento del traffico merci, data l'importanza delle frazioni Viale e Castelnuovo di Assisi, che verrebbero ad usufruire di tale fermata. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2827)

« MICHELI ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del commercio con l'estero, per conoscere se sia esatta la voce secondo la quale, su richiesta di alcuni importatori, starebbe per essere autorizzata l'importazione di un milione di franchi di sardine all'olio, extra contingente, provenienza dalla Francia, e come intenda evitare i gravissimi danni che la concorrenza estera fa alla nostra pesca nazionale, la quale trovasi in condizioni assolutamente disastrose. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(2828)

« ADONNINO, BAGNERA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se ha dato disposizioni all'Ispettorato agrario compartimentale di Potenza per la sollecita applicazione dell'articolo 2 della legge 22 maggio 1950; n. 144, e se conseguentemente ha provveduto per l'assegnazione dei fondi necessari. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2829)

« PAGLIUCA ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Ministro degli affari esteri, per conoscere:

a) se — dopo aver ricevuto a Londra il telegramma colà espressamente inviatogli dal Comitato rappresentativo degli italiani in Eritrea (C.R.I.E.) e denunciante la proditoria uccisione del 44° italiano — abbia ritenuto indispensabile e urgente trattare col Ministro degli esteri britannico questo scottante problema;

b) quali giustificazioni per il passato e quali assicurazioni per il futuro abbia avute dal Ministro inglese;

c) quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere, affinché l'angosciosa situazione dell'Eritrea trovi la giusta soluzione nella salvaguardia dei diritti civili e politici di quella popolazione, nonché nella tutela degli interessi morali e materiali degli italiani.

(363)

« ALLIATA DI MONTEREALE ».

« Chiedo di interpellare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere se non ritiene che costituiscano materia di inchiesta parlamentare le accuse da me finora solo parzialmente formulate in sede politica e confermate poi in forma generica — senza tuttavia renderle di pubblica ragione — in sede giornalistica, secondo cui un Ministro in carica sarebbe nelle condizioni morali di non poter ricoprire il suo alto ufficio; e ciò in considerazione anche del fatto che talune mie accuse

furono formulate prima che fosse costituito il presente Gabinetto ministeriale.

« Per sapere quali misure intende adottare per ripristinare, a cominciare dall'alto, il buon costume politico ed amministrativo.

« Per sapere infine se, date le gravi irregolarità amministrative verificatesi nella Federazione italiana dei Consorzi agrari, nel Consorzio nazionale canapa, in Enti associati all'Istituto nazionale delle assicurazioni e in altri Enti di diritto pubblico, non intenda affidare ad una Commissione parlamentare di inchiesta l'accertamento delle responsabilità, tenuto conto che queste riguardano anche taluni deputati.

(364)

« VIOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i Ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se ritengano opportuno decidere favorevolmente in merito al problema della statizzazione della strada provinciale Visso-Ferentillo-Terni (chilometri 90), che unisce tre capoluoghi di provincia, e cioè: Ancona, Macerata, Terni, in base ai nuovi elementi di giudizio:

1°) la strada suddetta possiede le caratteristiche volute dal decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ed ha una importanza notevole in quanto provvede al collegamento della Valle Padana e dell'Adriatico con l'Umbria, il Lazio e il litorale tirrenico.

« Infatti già sin da oggi gran parte del traffico pesante fra Roma e Ancona, in particolare, si svolge su tale strada in quanto non presenta valichi notevoli.

« Tale traffico aumenterebbe notevolmente qualora venisse sistemato il tratto Muccia-Terni;

2°) con l'esecuzione di tali lavori si diminuirebbe di molto la grave crisi della disoccupazione che in questo momento preoccupa vivamente le zone del Ternano e del Perugino.

« Basti pensare, per rendersi conto della tragica realtà, che in questi ultimi mesi sono stati licenziati dagli stabilimenti della « Terni » oltre 3000 operai e nel prossimo mese di luglio, alla scadenza di un accordo stipulato i primi di quest'anno, la « Terni » ha preannunciato il licenziamento di altri 2000 operai in prevalenza del settore siderurgico.

« Se a queste cifre si aggiungono quelle note della disoccupazione esistente da tempo nei vari centri, ci si potrà rendere conto della urgente necessità di creare possibilità di occupazione di manodopera.

(365)

« MICHELI ».

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 30 MAGGIO 1950

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 le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

VIOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIOLA. Per la mia interpellanza chiedo l'urgenza e l'abbinamento con la proposta di inchiesta parlamentare presentata da alcuni deputati del gruppo liberale.

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio ha fatto sapere che il Governo risponderà a questa interpellanza contemporaneamente a quella, analoga, dell'onorevole Amadei, e nello stesso giorno — il 6 giugno prossimo — in cui al Senato risponderà all'interpellanza presentata dal senatore Grisolia sullo stesso argomento.

Quanto alla proposta di inchiesta parlamentare, non è stato ancora domandato dai proponenti che ne sia fissata la data di svolgimento: lo faranno nella seduta di domani.

VIOLA. La ringrazio, signor Presidente, e mi riservo di ripresentare domani la mia richiesta.

La seduta termina alle 20,35.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30 e 16:

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51. (1063). — *Relatore Monticelli.*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51. (1064). — *Relatore Veronesi.*

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (*Approvato dal Senato*). (1220). — *Relatore Angelini.*

2. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Autorizzazione di spese straordinarie del Ministero della difesa da effettuare nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (*Approvato dal Senato*). (1215).

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

Emendamenti al decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, recante norme per la concessione dei benefici ai combattenti della seconda guerra mondiale. (606). — *Relatori: Bellavista e Carron.*

Ratifica del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 949, contenente norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli ospedali. (228). — *Relatori: Longhena e De Maria.*

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Aires, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore Repossi.*

Trattato di amicizia, di commercio e di navigazione fra l'Italia e la Grecia. (*Approvato dal Senato*). (942). — *Relatore Montini.*

Ratifica ed esecuzione della Convenzione di conciliazione e Regolamento giudiziario conclusa a Beirut fra l'Italia ed il Libano, il 15 febbraio 1949. (*Approvato dal Senato*). (1110). — *Relatore Nitti;*

Esecuzione del Protocollo fra il Governo della Repubblica d'Italia e il Governo della Repubblica Popolare Federativa di Jugoslavia relativo ai materiali delle installazioni « Edeleanu » della « ROMSA » e scambio di Note, conclusi a Roma il 23 maggio 1949. (*Approvato dal Senato*). (1112). — *Relatore Saija.*

5. — *Seguito dello svolgimento di interpellanze.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO