

CDLXXXV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 GIUGNO 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge (Deferimento a Commissioni in sede legislativa):		GIAMMARCO	19180
PRESIDENTE	19156	DELLI CASTELLI FILOMENA	19180
Proposte di legge (Annunzio):		PERRONE CAPANO	19180, 19182, 19195
PRESIDENTE	19156	BETTIOL GIUSEPPE	19181
Per le vittime di un'esplosione in una miniera di zolfo a Favara:		AMADEO	19181, 19184
AMBROSINI	19156	GIANNINI GUGLIELMO	19184
PACCIARDI, <i>Ministro della difesa</i>	19156	ROBERTI	19186
PRESIDENTE	19156	CAPPI	19186, 19202
Disegni di legge (Seguito della discussione):		D'AMORE	19189
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 1950-1951 (1064) — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1950-51 (1220)	19156	GULLO	19190
PRESIDENTE	19156	COCCO ORTU	19192
MONTICELLI, <i>Relatore sul bilancio del Ministero dei trasporti</i>	19157	LA MALFA	19193, 19196
D'ARAGONA, <i>Ministro dei trasporti</i>	19164	DE MARTINO FRANCESCO	19197
Proposta di inchiesta parlamentare (Svolgimento):		VIGORELLI	19199
PRESIDENTE	19179, 19181, 19184, 19195 19196, 19197, 19201, 19202, 19204	ROSSI PAOLO	19200
VIOLA	19179, 19195, 19202	CIFALDI	19201
		Votazione nominale:	
		PRESIDENTE	19202
		Interrogazioni (Annunzio):	
		PRESIDENTE	19205, 19207
		GEUNA	19207
		PACCIARDI, <i>Ministro della difesa</i>	19207
		CORBI	19207

La seduta comincia alle 10,30.

SULLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(È approvato).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

**Deferimento di disegni di legge
a Commissioni in sede legislativa.**

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nelle precedenti sedute, ritengo che i seguenti disegni di legge possano essere deferiti all'esame e all'approvazione delle competenti Commissioni permanenti, in sede legislativa:

« Modificazioni alla legge 24 luglio 1942, n. 1023, che costituisce un fondo per l'assegnazione di borse di pratica commerciale all'estero » (1330);

« Autorizzazione della maggiore spesa di lire 150 milioni a carico dello Stato per oneri di carattere generale dell'Ente autonomo del Flumendosa, ai sensi dell'articolo 14 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 498 » (1331);

« Fissazione di un nuovo termine per la esecuzione del piano regolatore di Modena » (1332);

« Concessione di un nuovo termine per la esecuzione del piano regolatore particolareggiato della zona Marassi in Genova » (1333);

« Agevolazioni ai comuni nel finanziamento occorrente per l'aumento e il miglioramento della produzione e distribuzione di energia elettrica da parte delle aziende municipalizzate » (1334);

« Autorizzazione di un limite di impegno di lire 85 milioni per la concessione all'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (I.N.C.I.S.) del contributo, ai sensi della legge 2 luglio 1949, n. 408, per la costruzione di case per gli impiegati dello Stato » (1335);

« Miglioramenti economici al clero congruato » (1337).

Se non vi sono osservazioni, rimarrà così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di proposte di legge.

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

dai deputati Lucifredi e Viale:

« Ricostituzione del comune di Costa Rainera (Imperia) » (1340);

dai deputati De' Cocci, Monticelli, Pignatelli, Pertusio, De Maria, De Meo, Seme-

raro Gabriele, Micheli, Turnaturi, Larussa e D'Ambrosio:

« Unificazione dei servizi amministrativi relativi alla circolazione ed all'esercizio dell'autotrasporto » (1341).

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

**Per le vittime di un'esplosione
in una miniera di zolfo a Favara.**

AMBROSINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMBROSINI. Onorevoli colleghi, una immane sciagura ha colpito i minatori della miniera Baucina di Favara in provincia di Agrigento. Non sappiamo ancora i particolari. Pare che vi siano 4 morti e molti feriti e che lo scoppio del *grisou* causerà l'arresto della lavorazione nella miniera, con danni quindi incalcolabili per tutta la popolazione. Mentre invociamo dalle competenti autorità tutte le provvidenze necessarie, eleviamo l'espressione del nostro sentimento di dolore e di solidarietà verso gli zolfatari, i quali nell'adempimento del duro lavoro sono esposti al pericolo di queste tragedie, e mandiamo alle loro famiglie e al comune di Favara, che è così duramente colpito, il sentimento del nostro dolore.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Il Governo si associa alle nobili parole pronunciate dall'onorevole Ambrosini, inviando alle famiglie l'espressione della propria solidarietà.

PRESIDENTE. Sono certo di interpretare i sentimenti di tutti i colleghi, associandomi all'onorevole Ambrosini e al Governo nell'esprimere il cordoglio della Camera per la grave sciagura che ha colpito i lavoratori della miniera di Favara.

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

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

Data l'assenza del ministro e del sottosegretario per i trasporti, sospendo la se-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

duta, esprimendo il rammarico della Presidenza.

(La seduta, sospesa alle 10,40, è ripresa alle 10,55).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Monticelli, relatore sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

MONTICELLI, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho seguito con la più profonda attenzione l'appassionata discussione che si è svolta, attraverso sette interventi, sul bilancio di previsione del Ministero dei trasporti; dimostrazione concreta e tangibile di quanto stia a cuore al Parlamento e al paese il problema della ricostruzione ferroviaria, di questo particolare settore della nostra vita economica, nel quale indubbiamente noi abbiamo fatto dei passi giganteschi ricostruendo quello che la guerra aveva distrutto e rinnovando gli antichi impianti.

Nella mia relazione, che tutti i colleghi intervenuti hanno avuto l'amabilità di elogiare, ho voluto anzitutto riconoscere l'importanza di quella che giustamente è ritenuta la prima azienda dello Stato ed ho voluto prendere atto del titanico sforzo ricostruttivo compiuto dai tecnici e dirigenti delle ferrovie nonché dalle maestranze. Inoltre ho tracciato un quadro dei programmi di completamento della ricostruzione, di ammodernamento tecnico sia delle ferrovie dello Stato che di quelle concesse a società private, ho esaminato i problemi principali che, all'infuori e al di sopra delle aride cifre del bilancio, rappresentano lo sforzo poderoso di un settore che tutto proteso verso l'avvenire deve segnare ancora una volta il segno inconfondibile della laboriosità del nostro popolo.

L'esame vero e proprio delle cifre dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e di quello delle ferrovie dello Stato, che è un'appendice del primo, non è stato certamente scevro di rilievi e di critiche; dimostrazione anche questa del valore che la Commissione intende attribuire al senso di responsabilità di chi deve dire il proprio pensiero al paese, senza veli, senza ombre o penombre.

Lo stesso rammarico di aver purtroppo constatato che i voti e gli ordini del giorno approvati dalla Commissione non erano stati — a distanza di un anno — considerati dall'allora ministro dei trasporti, ha trovato posto nella relazione, con la speranza che il nuovo ministro dei trasporti, portatore di una lunga e ricca esperienza dei problemi del la-

voro e della produzione, sorretto anche da un senso di illuminata giustizia, sappia ascoltare il grido di allarme che la Commissione ha lanciato, affinché non più la politica sia asservita alla tecnica, ma affinché, attraverso una esatta visione politica del problema dei trasporti, con l'ausilio della tecnica, si possa riuscire a potenziare veramente il traffico nazionale.

Io lascerò all'onorevole ministro di dire il pensiero sui problemi generali. Cercherò di fare il mio meglio nel rispondere agli onorevoli colleghi che sono intervenuti in questa discussione, chiedendo venia fin d'ora se talvolta la polemica riuscirà a prendere in me il sopravvento, e se a tutti i quesiti, a tutte le domande, a tutti gli interrogativi e a tutte le richieste io non potrò adeguatamente rispondere.

Inizio dal collega onorevole Caroniti, il quale ha richiamato l'attenzione della Camera sul gravissimo problema dei rapporti fra strada e rotaia, richiedendo addirittura l'istituzione di servizi autoferroviani dello Stato alle dirette dipendenze del Ministero dei trasporti, con un'unica direzione, perché unico è il fine.

Il problema davvero interessante, specie in questi ultimi tempi, nei quali si è molto scritto in un senso o nell'altro, e sul quale io mi sono soffermato per alcune pagine della mia modesta relazione, non va posto — secondo me — nei termini nei quali l'ha posto l'onorevole Caroniti. Il suo accentramento statale assomiglia stranamente a quella nazionalizzazione integrale dei servizi del traffico che ha già formato oggetto di un esperimento in Inghilterra, ma che la stessa Inghilterra, dopo un periodo di esperimento, ha dovuto ridurre.

Il problema — secondo me — è più ampio. Esso deve fare riferimento a quel necessario ed opportuno coordinamento fra strada e rotaia, che è nei voti di molti e che è stato sostenuto in quasi tutti i congressi europei.

Ricorderò all'onorevole Caroniti che la Francia, riconoscendo l'opportunità di questo coordinamento, vi ha provveduto con una legge recentissima del 14 novembre 1949, n. 49-1473. Ricorderò anche che la Svizzera ha in corso di discussione parlamentare una legge analoga a quella francese; ricorderò ancora che la Germania occidentale ha già provveduto a questo coordinamento dei servizi strada-rotaia attraverso un regolamento interno.

Quindi, anche il problema del coordinamento fra strada e rotaia in Italia non va posto in termini assoluti, perché le ferrovie

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

possono ottimamente coordinarsi con le altre organizzazioni dei trasporti delle merci e dei viaggiatori, e particolarmente per alcuni tipi di merci e per alcune determinate distanze, tenendo presente che la valutazione dei due servizi deve esser fatta sulla base obiettiva della produttività dei servizi stessi e che la decisione ultima deve sempre spettare al pubblico che usa dei trasporti per la produzione e lo scambio della ricchezza nazionale.

Ragionando in modo diverso e chiedendo l'istituzione di servizi automobilistici dello Stato, vengono dimenticati con troppa facilità i diritti della strada, che, se fino a pochi anni fa era considerata un mezzo di transito limitato, relativo a piccole distanze, oggi, con l'apparizione e con il progresso fatto dall'automobile, così calorosamente e giustamente esaltato dall'onorevole Petrucci, come produttrice di lavoro e di ricchezza, come mezzo di sviluppo e di potenziamento economico della nazione, come contribuente efficace dello Stato e come prezioso strumento per il progresso civile e sociale dei popoli, trasforma radicalmente il problema e lo rinnova completamente.

Non è possibile dimenticare oggi, nel 1950, che la strada ferrata, con i suoi impianti fissi, con le stazioni, le segnalazioni, le trazioni, le macchine, la manutenzione, i convogli viaggiatori, le competenze accessorie, costituisce una mole di costi che grava enormemente sulla rete con carichi costanti che non possono essere necessariamente proporzionati né proporzionabili ai servizi.

Si dimentica che la strada, oggi, ha un diritto, se non prevalente, almeno equivalente alla rotaia. Non è possibile limitare l'iniziativa privata, non è possibile contenerla, non è possibile sopprimerla in omaggio all'articolo 41 della nostra Costituzione. Si dimentica che l'interesse dello Stato, gestore del servizio ferroviario e regolatore della materia, deve essere temperato all'interesse del consumatore e del contribuente, che, in sostanza, non chiede altro che un sistema di trasporti tecnicamente organizzato e il meno costoso possibile.

Con questo (ripeto quello che ho scritto nella mia relazione) non si deve ritenere che il trasporto ferroviario sia superato. Questa è retorica e, come tutte le retoriche, pericolosa, perché non bisogna mai fare astrazione da quella che è la realtà, e non bisogna soprattutto cercare di confondere le idee. Occorre trovare quella formula di coordinamento che permetta alla rotaia di continuare

ad assolvere i suoi compiti di pubblico interesse, adeguandosi nella sua organizzazione tecnica e funzionale, e, nello stesso tempo, senza dimenticare quella funzione sociale dei trasporti che così opportunamente ha prospettato l'onorevole Firrao in un ordine del giorno che ha riscosso l'approvazione unanime della Commissione, per cui è necessario mantenere e istituire servizi pubblici anche nelle località a scarso traffico, per consentire un minimo di vita civile a quei comuni e a quelle frazioni, specialmente del Mezzogiorno e delle isole, che ancora sono privi di qualsiasi collegamento o ferroviario o automobilistico di linea.

Quale conseguenza di quanto ho esposto, nessuna difficoltà che le ferrovie dello Stato gestiscano anche servizi automobilistici viaggiatori a integrazione o sostituzione della propria rete. Così come, esse, per reciprocità doverosa, devono essere pronte ad abbandonare altri tratti ferroviari economicamente non utili a favore dei trasporti più economici e più convenienti, specialmente quando la sostituzione dei tronchi ferroviari con autoservizi consente un traffico con risparmio di tempo, raggiungendo paesi e località che sono situati fuori del fondo valle, ove normalmente le ferrovie si indirizzano, con notevole risparmio di spesa e piena soddisfazione dei viaggiatori.

L'onorevole Imperiale, invece, nel suo lungo intervento, ha rivolto alcune critiche serrate all'amministrazione ferroviaria, prendendo lo spunto da alcuni rilievi da me fatti nella relazione stessa. Prova concreta, onorevole Imperiale, che la relazione rappresenta il pensiero unanime della Commissione dei trasporti dove, è doveroso ricordare, nella maggioranza dei casi ad essa sottoposti, per la dinamica e imparziale direzione del Presidente, onorevole Angelini, e per lo spirito di collaborazione che ha sempre animato tutti i componenti, siano essi appartenenti alla maggioranza governativa o all'opposizione, le decisioni vengono quasi sempre prese all'unanimità.

L'onorevole Imperiale ha affermato che è stata errata la politica di indiscriminato aumento delle tariffe che, rendendo poco conveniente il trasporto delle merci, ha determinato una caduta dei trasporti ferroviari, come è dimostrato dagli indici del traffico del 1949 rispetto a quello del 1948.

Ebbene, io ho qui alcuni dati relativi ai primi 10 mesi del corrente esercizio dove, in valori assoluti, il numero dei viaggiatori è sceso da 287.002.495 a 285.232.398 del 1949-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

1950. I viaggiatori-chilometro sono passati dai 18.688.114.314 a 16.835.591.342 ed il prodotto del traffico viaggiatori è passato da 41.652.146.752 a 57.026.527.992. Nel campo delle merci spedite per conto del pubblico da tonnellate-chilometro 8.616.640.715 del 1948-1950 siamo scesi a 8.369.204.711 del 1949-1950; ed il prodotto del traffico merci sale da 52.269.730.498 del 1948-49, a 59.697.173.645 del 1949-50.

Che cosa significano queste cifre? Significano che, considerato che gli aumenti del 1949 sono andati in vigore il primo il 10 febbraio e il secondo il 26 giugno, è evidente che il traffico del 1949-50 si è svolto tutto sotto il nuovo regime tariffario, mentre il periodo considerato del 1948-49 è per circa 7 mesi e mezzo sotto le vecchie tariffe e per due mesi e mezzo nel regime intermedio e transitorio delle nuove tariffe.

Che cosa si può concludere? Che siamo d'accordo con l'onorevole Imperiale che questi inasprimenti tariffari, specialmente l'ultimo del 26 giugno, hanno provocato una flessione in entrambi i settori del traffico dei viaggiatori e delle merci, flessioni che si possono addirittura misurare nella seguente percentuale: viaggiatori 0,62 per cento, viaggiatori-chilometro 9,91 per cento; tonnellate 12,39 per cento, tonnellate-chilometro 2,88 per cento.

È necessario però tener presente che l'incremento dei prodotti è stato tuttavia del 36,91 per cento nei trasporti di persone e solo del 14,21 per cento nei trasporti di merci.

Il che significa che effettivamente nel campo delle merci la politica dell'aumento tariffario ha portato ad una rarefazione dei trasporti. Comunque, gli aumenti hanno provocato maggiori entrate per circa 15,5 miliardi nel settore delle persone, e 7 miliardi e mezzo in quello delle cose.

È chiaro che occorre fare una analitica revisione delle tariffe merci, una oculata politica concessionale ed un miglioramento dei servizi, perché solo così potremo arrivare ad attenuare i danni provocati dalla concorrenza automobilistica.

L'onorevole Imperiale, poi, critica il modo poco democratico, secondo lui, con cui si è formato il consiglio di amministrazione delle ferrovie, critica il modo con cui si sono formati il comitato centrale e gli altri organi del dopolavoro ferroviario, ed invita il Ministero a democratizzare i vari organi dell'amministrazione ferroviaria.

Non mi sembra che possa essere dichiarato poco democratico il metodo di formazione

del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, in quanto fanno parte del consiglio stesso anche i rappresentanti del personale, e questa rappresentanza fu istituita con una legge del 28 agosto 1945, n. 251, la quale, nello stabilire la composizione del consiglio predetto, vi comprese « tre rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato ».

Ricordo anche all'onorevole Imperiale che successivamente, con provvedimento del 24 maggio 1946, n. 442, fu precisato che del consiglio dovevano far parte tre rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato, scelti fra gli agenti in servizio ed in pensione della stessa amministrazione. I rappresentanti del personale sono stati sempre nominati in seguito a designazione dell'organizzazione sindacale, che allora era unica, e cioè dal sindacato ferrovieri italiani.

Successivamente è intervenuto il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, che ha disposto che in rappresentanza del personale facciano parte del consiglio tre rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato scelti fra gli agenti in servizio della stessa amministrazione. La scelta viene compiuta dal ministro dei trasporti su una terna di nomi, uno per ciascuna categoria: personale dirigente, personale degli uffici e personale esecutivo, designati elettivamente dagli appartenenti alle categorie stesse.

IMPERIALE. Perché è il ministro che deve scegliere? Non è democratico. È il personale che deve fare queste designazioni.

MONTICELLI, *Relatore*. Presenti lei una proposta di iniziativa parlamentare e la potremo discutere, ma oggi, esistendo una legge che regola la materia, è necessario rispettare questi concetti democratici per la elezione.

Mi pare che in questo modo siano rispettati sia i precetti legislativi, sia i desideri e le aspirazioni delle classi rappresentate.

Per quanto riguarda il comitato centrale del dopolavoro, anche in questa commissione è stata introdotta la rappresentanza del personale, in numero di tre agenti che vengono nominati con decreto del ministro dei trasporti su proposta della commissione centrale stessa, sentite anche qui le organizzazioni sindacali sulla base dell'articolo 2 del decreto ministeriale 24 novembre 1948. Ed anche nei consigli direttivi del dopolavoro ferroviario vi sono cariche elettive, alle quali sono designati agenti del personale liberamente scelti fra tutti gli agenti; e ciò è tanto vero che le cariche sociali — presidente, vicepresidente,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

segretario e cassiere — dei consigli idirettivi del dopolavoro vengono assegnate per elezione da parte dei consiglieri stessi.

La terza osservazione è quella relativa al personale che lamenta che i suoi problemi non abbiano trovato la necessaria comprensione. Si dice, da parte dell'onorevole Imperiale, che le promesse fatte specialmente per le competenze accessorie, sono state mantenute soltanto in piccola parte. L'onorevole Imperiale ha partecipato con noi, in seno alla Commissione permanente dei trasporti, alla discussione, piuttosto burrascosa, in merito al disegno di legge relativo alle competenze accessorie, di cui ebbi l'onore di essere relatore, e ricorderà lo sviluppo della discussione stessa e le conclusioni alle quali pervenimmo.

Ora, in base alla legge sulle competenze accessorie, il personale ferroviario ha ricevuto qualche cosa come 8.400 milioni, che uniti ai 9.190 avuti in precedenza, rappresentano per l'amministrazione ferroviaria una spesa di 17 miliardi e 590 milioni.

Se vogliamo poi avere un'idea precisa delle percentuali di aumento che le singole categorie hanno ottenuto per effetto della legge sulle competenze accessorie, basterà che io ricordi che il soprassoldo del servizio notturno ha avuto una maggiorazione del 275 per cento, che le competenze per il personale condotta treni e navigante hanno avuto una maggiorazione del 68,6 per cento, e quelle per il personale scorta treni una maggiorazione del 69 per cento. Il premio di maggior produzione ha avuto una maggiorazione del 45 per cento, ed il premio di interessamento è stato maggiorato del 132 per cento.

Naturalmente vi sono altre aspirazioni, ed il problema deve essere ancora esaminato, specialmente quando si potrà constatare che, attraverso l'applicazione integrale della legge sulle competenze accessorie, l'amministrazione ferroviaria ha ricavato quelle economie che formavano parte integrante della nostra decisione. Vedremo a suo tempo a che cosa assommano queste economie; vedremo, attraverso la laboriosa operosità dei ferrovieri italiani, che cosa ha risparmiato l'amministrazione ferroviaria, e se vi saranno possibilità, troveremo ancora una volta, onorevole Imperiale, il modo di venire incontro a queste richieste, in sede di Commissione.

L'onorevole Troisi ha toccato due argomenti di viva attualità: il costo dell'unità di traffico, allo scopo di avviare a sana soluzione il problema a cui ho accennato al principio del mio intervento, della strada e della rotaia, e il problema dei treni popolari.

Per la prima questione la soluzione non è semplice, perchè, malgrado che un'apposita commissione abbia studiato, studi, ed aggiorni continuamente i costi dell'unità di traffico, lo studio dei lavori e la continua mutevolezza degli elementi di calcolo non consentono, in linea assoluta, una misurazione precisa e concreta.

Cercherò però di accontentare l'onorevole Troisi, dandogli alcune cifre, in via approssimativa.

Nel campo ferroviario i costi unitari totali possono essere così valutati: per ogni viaggiatore-chilometro il costo ammonta a lire 5,20; per ogni tonnellata-chilometro il costo ammonta a lire 9,90. Nel campo degli autotrasporti il calcolo è ancor più difficile, ed io ho seguito quello studio pregevole che ha fatto l'ingegner Vezzani sull'entità e sui costi degli autotrasporti, cercando di far mie le sue conclusioni con una necessaria detrazione.

L'ingegner Vezzani, al termine dei suoi calcoli, ha concluso che per ogni viaggiatore-chilometro, il costo, nel campo degli autotrasporti, adoperando autobus, è di lire 5,50, ed il costo per tonnellata-chilometro ammonta a lire 9, usando gli autotreni pesanti.

Vi è da fare una necessaria detrazione, perchè è evidente che queste cifre si riferiscono ad una frequenza di venti viaggiatori su di un mezzo che ha una disponibilità di 35 posti almeno, e nel campo delle merci ad una possibilità di carico di 12 tonnellate, mentre un autotreno con rimorchio ha una potenzialità che arriva anche a 18 tonnellate.

E allora, considerando che gli autotrasportatori sanno molto bene sfruttare i loro mezzi, e tenendo anche presente che, specialmente nelle imprese di modesta entità, molte spese vengono ad essere ridotte, specie in quei casi in cui le imprese vengono esercitate da gruppi familiari, io ritengo che il calcolo fatto dall'ingegner Vezzani potrebbe subire una ulteriore e successiva diminuzione; per cui, secondo me, il costo del viaggiatore-chilometro può essere portato a lire 4,50, ed il costo per tonnellata-chilometro a lire 7.

È chiaro, come ha giustamente affermato l'onorevole Troisi, che soltanto da un esame accurato, da un calcolo preciso di questi due risultati, da un calcolo comparativo del costo del trasporto merci o viaggiatori sia nel campo ferroviario che in quello degli autotrasporti, noi possiamo avere delle idee concrete e precise, delle direttive sicure per il futuro circa il coordinamento dei due servizi.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

L'onorevole Troisi ha poi detto che era necessario fare una politica democratica, nel senso di diffondere i treni popolari.

Anzitutto, l'amministrazione ferroviaria ha preso l'iniziativa da tempo di consentire delle riduzioni, che siano compatibili con la limitata disponibilità di materiale rotabile, specialmente in occasione di manifestazioni sportive e di altri avvenimenti a carattere nazionale, ed ha concesso una riduzione massima del 40 per cento sulle tariffe. Successivamente venne posta allo studio la revisione della tariffa che ha portato alla preparazione di uno schema di legge, che, già approvato dal consiglio di amministrazione delle ferrovie, verrà presto sottoposto all'esame del Consiglio dei ministri. Con questo provvedimento si vuole abbassare il numero minimo dei componenti le comitive da 200 a 150 persone ed aumentare dal 40 al 50 per cento la riduzione, quando la comitiva è composta di almeno 400 persone.

L'amministrazione ferroviaria intende anche organizzare gite turistiche nei giorni festivi, con concessioni che arrivano anche al 60 per cento di riduzione, a condizione però che il numero dei partecipanti non sia inferiore a 700 persone.

La Commissione intende farsi eco presso l'onorevole ministro dei trasporti delle richieste fatte dall'onorevole Troisi, in quanto esse confermano e cercano di dare maggiore estensione a quelle iniziative tese ad incoraggiare il turismo popolare, specialmente a mezzo dei treni popolari.

Mi risulta poi che, per cercare di invogliare ancora di più il pubblico a fruire dei servizi ferroviari, sia all'interno che all'estero, l'amministrazione stia concretando un'altra disposizione, in base alla quale nel biglietto di costo del servizio ferroviario deve essere anche compreso il costo dei pasti, delle visite con relative guide e dei trasporti urbani ed interurbani.

Non posso che suffragare col mio consenso questa iniziativa, sicuro di avere il conforto di tutti i componenti la Commissione dei trasporti.

L'onorevole Gatto ha lanciato un accorato appello in favore della navigazione fluviale; e non si può non essere d'accordo con lui circa la funzione ed i compiti di questa navigazione, la quale, uscita danneggiata dalla guerra, ha indubbiamente bisogno di aiuti, di provvidenze e di incoraggiamento; tanto più che la navigazione fluviale, per il minor costo di esercizio, esercita una funzione calmieratrice e normalizzatrice, che non può essere trascurata.

Occorre ripristinare queste vie fluviali navigabili e cercare di mantenerle in efficienza. Però, devo fare osservare che la competenza spetta al Ministero dei lavori pubblici e non al Ministero dei trasporti, per quella tale incongruenza, cui ho accennato nella relazione, parlando della nuova struttura che deve essere data al Ministero dei trasporti, e che fu rilevata dal Presidente, onorevole Angelini, fin dalla discussione avvenuta in sede di bilancio per l'esercizio 1949-50.

Io ritengo di interpretare la volontà di tutti i componenti la VIII Commissione se, anche da questo banco, a tale proposito, invoco una definitiva sistemazione del Ministero dei trasporti, che dovrà essere oggetto di esame e di proposte da parte dell'istituendo Consiglio superiore dei trasporti, affinché, occupandosi e preoccupandosi di tutti i settori interessanti il traffico ferroviario, stradale, lacuale, fluviale, marittimo e aereo, dalla costruzione all'esercizio, possa arrivare a far assumere al Ministero stesso quella moderna struttura che è necessaria, con caratteristica di stabilità, togliendogli quel carattere di semplice congiuntura di servizi che purtroppo ne è stata fino ad oggi la caratteristica principale.

Per quanto riguarda la costruzione e la trasformazione delle navi, ho accennato nella mia relazione che esiste uno schema di legge, il quale, a somiglianza della legge Saragat, prevede un contributo dello Stato per tali lavori e per l'impianto di attrezzature portuali. Quindi, l'onorevole Gatto potrà trovare nella mia relazione la risposta più esauriente alla sua giusta preoccupazione.

L'onorevole Gatto ha manifestato ancora una preoccupazione, e cioè che nel campo della navigazione fluviale — per un'altra inspiegabile incongruenza — non si sia provveduto a sgravare fiscalmente i carburanti e i lubrificanti; agevolazione che è stata concessa ad alcuni settori sia dei trasporti che della industria e dell'agricoltura e che, senza alcuna spiegazione, non è stata concessa all'industria della pesca, ai natanti marittimi, alla aeronautica civile e agli altri impieghi che sono connessi con le ferrovie dello Stato.

Si tratta di una vecchia, vorrei dire annessa, questione che criteri di equità impongono alla vigile attenzione del ministro dei trasporti; ma, poichè al ministro del tesoro compete in questo campo l'ultima e definitiva parola, è bene che la voce della Commissione (la quale appoggia giustamente questa richiesta) pervenga anche al ministro del tesoro, tramite il ministro dei trasporti.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

L'onorevole Giavi ha fatto invece altri considerevoli rilievi sulla crisi delle aziende municipalizzate, anche se questi rilievi non sono completamente da me condivisi.

Incomincio dai rilievi su cui non concordo. L'onorevole Giavi ha affermato che il Governo ha trascurato le aziende municipalizzate mentre invece ha aiutato le ferrovie concesse.

Sono d'accordo sulla grave crisi che attraversano le aziende municipalizzate. Convegno sulla opportunità di venire incontro alle aziende dei comuni e delle province, soprattutto a quelle che hanno subito danni notevoli per effetto degli eventi bellici; ma il paragone fatto dall'onorevole Giavi non regge. Infatti, mentre le aziende municipalizzate fanno capo ai comuni e alle province, che potevano — almeno fino a qualche tempo fa — chiedere l'intervento governativo sul loro bilancio passivo, a titolo di integrazione, le ferrovie in concessione divengono di proprietà dello Stato con la reversibilità degli impianti, per cui mi pare pienamente giustificato l'intervento statale a favore di quelle ferrovie concesse la cui attrezzatura alla fine della concessione diventa proprietà dello Stato, a differenza di altre aziende municipalizzate la cui attrezzatura e i cui impianti restano invece di proprietà del comune.

Così pure non è esatta l'affermazione che l'onorevole Giavi ha fatto, secondo la quale i 10 miliardi stanziati in base alla legge 14 giugno 1949, n. 410, non sono andati neppure in minima parte alle aziende municipalizzate. Di questi 10 miliardi stanziati in 3 esercizi, 2 miliardi e 700 milioni circa sono stati assegnati alle aziende dei comuni e delle province. Se queste aziende non hanno ancora ottenuto la liquidazione dell'assegnazione, questo non dipende dallo Stato, ma dal fatto che o il materiale rotabile è stato consegnato in ritardo o non ancora consegnato, o dipende dalle difficoltà interne di garanzia da parte dei comuni, perchè non bisogna dimenticare che i comuni debbono provvedere con denaro proprio all'altro 50 per cento necessario per la ricostruzione e l'ammodernamento.

Se i comuni ancora non hanno trovato il modo di dare delle garanzie e non hanno trovato il modo di avere a pronta cassa questo 50 per cento, questo è il motivo per cui la legge n. 410, pur con l'assegnazione di 2 miliardi e 700 milioni a favore delle aziende municipalizzate, non è stata finora operante.

Io ho indicato nella relazione che esiste uno schema di legge in esame al Consiglio dei ministri per lo stanziamento di altri 16 miliardi a tale titolo, ed io penso che, in sede

di discussione alla Camera o in Commissione, sarà opportuno riprendere in esame il problema, e vedere se è possibile venire incontro a queste richieste delle aziende municipalizzate, in modo da facilitare alle aziende stesse il pagamento o il sistema di garanzie per quella parte di pronta necessità per la ricostruzione che non è suffragata dall'intervento dello Stato.

Sono invece d'accordo con l'onorevole Giavi su quanto egli afferma, e cioè che la legge 12 aprile 1948, n. 487, sia rimasta finora inoperante. È necessario che noi studiamo a fondo questo problema; e ancora una volta io richiamo l'attenzione del ministro su questa questione, affinché si possa trovare un procedimento, una procedura più snella, più efficiente, più semplice per poter far sì che le aziende possano liquidare il 3 per cento per i quattro anni previsti dalla legge sul nuovo materiale rotabile, escludendo o per lo meno attenuando le pesanti formalità che, operando sui mutui contratti, ritardano l'esecuzione del provvedimento stesso.

Onorevoli colleghi, sono ora a buon punto del mio intervento e posso incominciare a raccogliere le vele, ma non posso chiudere senza prima ricordare quegli ordini del giorno veramente imponenti, anche dal punto di vista della mole e del numero, che sono stati presentati a proposito del problema dello E. A. M., e non posso non ricordare i numerosi telegrammi di adesione e di protesta che ho personalmente ricevuto sempre sullo stesso oggetto. È doveroso, quindi, che il relatore dica alcune brevi parole su questo così assillante e preoccupante problema, anche se il parere sugli ordini del giorno, per prassi della Camera, spetta al ministro.

Io sono grato agli onorevoli colleghi che, con una confortante unanimità, hanno concordato con la Commissione e con me sulla necessità di disciplinare con norme organiche e di snellire con procedura semplice, di unificare e di far risparmiare spese nel settore relativo alla circolazione e al servizio dell'auto-transporto. Io penso che il Governo non possa non prendere atto di questa così unanimamente riconosciuta esigenza da parte della Camera — esigenza del resto che non è nuova, perchè fin dalla discussione del bilancio preventivo del Ministero dei trasporti del 1949-50, l'allora relatore, onorevole Angelini, affrontò decisamente la questione nella sua relazione prima e nel suo intervento poi, precisandola in termini non equivoci — e che questa richiesta fatta dalle categorie debba trovare una rispondenza nel Governo e il problema

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

stesso debba essere unificato ed avviato a soluzione, affinché termini la dolorosa odisea di coloro che debbono andare a ricorrere all'A. C. I. o alle altre organizzazioni per poter ritirare una licenza o un permesso attraverso le file da compiere in cinque o anche sei uffici, con il relativo pagamento di cinque o anche sei diritti diversi.

La proposta di iniziativa parlamentare che prevede l'istituzione dell'Ente nazionale degli autotrasporti è stata presentata alla Camera ieri sera: essa porta la firma del collega De' Cocchi, di altri autorevoli colleghi, e la mia. Con tale proposta si vuole attuare appunto questa tanto auspicata unificazione e semplificazione, che sarà di evidente interesse per l'utente in generale e per tutti gli interessati, dato il presumibile diminuito costo dei servizi una volta unificati.

Ho letto su alcuni giornali che si incomincia già a lanciare un grido di allarme alla semplice notizia di presentazione di questa proposta di legge, ma i rilievi sono di scarsa importanza, perché quando si parla di un nuovo «carrozone» da dover istituire si erra, e si erra enormemente, perché si è parlato e si è scritto senza aver letto prima i vari articoli che compongono il disegno di legge e la relazione che accompagna il disegno stesso.

Nella relazione della proposta di legge è detto chiaramente che non si fa altro che unificare tre servizi, che non si fa che prendere tre organismi che oggi vivono vita separata, per riunirli e unificarli, con evidente risparmio di tempo e finanziario.

Una parola di tranquillità però debbo indirizzare a quegli onorevoli colleghi che con i loro ordini del giorno hanno portato in Parlamento l'eco delle preoccupazioni sulla sorte dei 700 funzionari e impiegati dell'E. A. M., che temono, attraverso questo provvedimento, di trovarsi disoccupati. È evidente che fin tanto che il nuovo ente non sarà costituito non è opportuno disperdere questo preparato e competente agglomerato di funzionari; così come è del pari evidente che nel dare l'assetto auspicato alla progettata organizzazione, l'attuale attrezzatura e il personale dell'E. A. M., dei pubblici registri automobilistici e dell'A. C. I., in quanto adibiti a funzioni delegate, saranno senz'altro utilizzati. Infatti, l'articolo 17 della proposta di legge prevede appunto il trapasso integrale del personale dell'E. A. M. e dell'A. C. I. al nuovo ente, con una sola limitazione: che il personale sia alle dipendenze dei vari enti da almeno sei mesi.

L'ultimo intervento è stato quello dell'onorevole Polano, il quale ha avanzato alcuni rilievi sulle ferrovie complementari sarde e sulle strade ferrate sarde. Lo stesso argomento è stato poi ripreso da altri onorevoli colleghi con la presentazione di ordini del giorno sullo stesso problema.

L'onorevole Polano vorrebbe: 1°) che non si procedesse ad alcuna mutilazione dei tronchi ferroviari già esistenti; 2°) che i gruppi di linee a scartamento ridotto attualmente esistenti vengano collegati a mezzo di nuovi tronchi ferroviari da costruire; 3°) che il personale possa essere pagato senza indugi e senza ritardi. Un piccolo rilievo, che ha la sua importanza, io devo innanzitutto fare: e cioè che queste ferrovie complementari sarde sono state aperte all'esercizio fra il 1888 e il 1894, e che furono costruite con criteri di assoluta economia. È un fattore che ha la sua importanza, perché per poter fare oggi una critica completa e una critica costruttiva bisogna tener presente l'anno a cui risale la costruzione degli impianti. Ora, la manutenzione degli impianti e del materiale rotabile non è stata curata, nessun dubbio, specialmente negli ultimi anni: era doveroso farlo e non è stato fatto; ma questo purtroppo è un fenomeno comune a tutte le ferrovie a scarso traffico e fortemente deficitarie, per le quali lo Stato è costretto ad intervenire troppo spesso per assicurare i più urgenti lavori di manutenzione. Se anche per questo intervento è necessario dare delle cifre, dirò che i sussidi di esercizio concessi negli ultimi anni alle complementari sarde ammontano a 640 milioni; quelli concessi alle meridionali a 290 milioni; recentemente è stata poi assegnata una sovvenzione straordinaria di esercizio di 100 milioni alle complementari ed una sovvenzione di 30 milioni alle strade ferrate sarde, destinata alle esecuzioni di urgenti lavori di manutenzione.

Che vi sia una grave situazione finanziaria a questo riguardo non c'è dubbio. Trattasi di un problema che deve essere affrontato, ma esso non può essere risolto secondo le indicazioni date dall'onorevole Polano, perché il programma di coordinamento dei vari tronchi ferroviari importa una spesa che ammonta a qualche cosa come 11 miliardi, per un gruppo di ferrovie; e a 7 miliardi e mezzo per la trasformazione a scartamento ordinario della Sassari-Alghero e della Macomer-Nuoro; per cui trattasi di 18 miliardi e mezzo di spese necessarie per la trasformazione a scartamento ordinario di questo settore ferroviario della regione sarda.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

La risposta è sempre la stessa: i 18 miliardi che sono richiesti per poter aderire alle proposte dell'onorevole Polano il Ministero dei trasporti non li ha. Bisogna trovare quindi il modo, attraverso una politica finanziaria adeguata, di venire incontro a queste richieste; ma non si può dire: occorre far questo o quest'altro, quando l'importo è poi così rilevante. È facile elencare le necessità di ciascuna regione o provincia, ma è molto più difficile prospettare le fonti a cui attingere nelle attuali condizioni del bilancio dello Stato.

Ed ho terminato. Voglio però rivolgere ancora alla Camera e agli onorevoli colleghi uno speciale richiamo su un particolare aspetto del problema dei trasporti, che non è stato oggetto di alcun intervento, e che nessun collega ha ritenuto opportuno di segnalare: ed è che, purtroppo, l'opinione pubblica raramente è sollecitata ad occuparsi dei trasporti e degli innumerevoli e complessi problemi ad essi connessi, come se questo importante settore della economia nazionale non traesse sicura fonte di vita dallo sviluppo e dal perfezionamento del traffico stradale.

Troppe volte il problema dei trasporti è stato considerato come un problema accessorio rispetto ad altri problemi. Esso ha invece un valore economico ed una influenza non trascurabili nello stesso campo sociale, per quell'annullamento delle distanze che esso determina, annullamento che permette la creazione di nuovi vincoli di solidarietà e rende possibile tra gli uomini quello scambio di inestimabile valore che è lo scambio delle idee, sicura garanzia di civiltà.

Richiamiamo dunque l'interesse del pubblico su un così importante problema, e noi avremo adempiuto ad un grande compito, perchè se è vero che le ferrovie hanno scritto pagine luminose nella storia del nostro progresso, è anche vero che il campo dei trasporti è un settore aperto e proteso all'avvenire, allo sviluppo e al potenziamento economico della nazione, nel quale una grande parola spetta e spetterà ancora alla famiglia dei ferrovieri italiani, che in pace e in guerra, con dedizione costante e con abnegazione sicura, hanno saputo dimostrare le doti inesauribili della loro volenterosa fatica.

E nulla al mondo, onorevoli colleghi, è più bello che ordire il sogno e la certezza della nostra resurrezione, anche nel campo dei trasporti, basata sulla capacità ricostitutiva di nostra gente. (*Vivi applausi al centro e a destra. — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei trasporti ha facoltà di parlare.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Onorevoli colleghi, debbo innanzitutto ringraziare il relatore per la sua pregevole relazione scritta e verbale, relazione che risparmierà a me parecchia fatica, perchè egli ha portato qui già molti elementi che potevano essere argomento della mia risposta ai vari oratori che hanno parlato e perchè egli ha saputo esporre con conoscenza di causa molti dati e cifre che hanno dato immediatamente la sensazione della situazione dell'amministrazione che ho l'onore di presiedere.

Debbo anche ringraziare i vari oratori che sono intervenuti in questa discussione, perchè hanno saputo portarvi la loro competenza dei vari problemi ed anche quella cordialità che deve sempre mantenersi fra coloro che portano un contributo di idee e di critica, cioè fra chi ha la responsabilità di una amministrazione e coloro che hanno la responsabilità di controllarne l'opera.

Il Ministero dei trasporti, come sapete, è costituito in definitiva da un servizio centrale — l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — in quanto le ferrovie dello Stato costituiscono una amministrazione autonoma, alla quale presiede il ministro, coadiuvato da un consiglio di amministrazione.

Questa particolare struttura ha suggerito già lo scorso anno, al relatore della vostra Commissione, onorevole Angelini, alcune profonde considerazioni circa la sua insufficienza ad affrontare e a risolvere i gravi problemi all'ordine del giorno in materia di traffici interni. E anche l'attuale relatore, onorevole Monticelli, nella sua pregevole relazione, ha ribadito tali concetti, sottolineando con una nota di amarezza come i problemi già segnalati lo scorso anno non siano stati affrontati e risolti.

Ora, io non posso che confermare, a questo proposito, quanto il mio predecessore ebbe occasione di dire lo scorso anno dinanzi a questa Assemblea, in risposta appunto alle osservazioni della relazione Angelini. E cioè che la riforma dell'amministrazione dei trasporti, così come concepita e proposta, non può non rientrare nella riforma generale della pubblica amministrazione, per la quale a suo tempo venne istituita, come è noto, un'apposita commissione di studio, presieduta dal presidente del Consiglio di Stato, e per la quale è stato, nel presente Gabinetto, nominato un ministro senza portafoglio, il collega Petrilli.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Occorrerà quindi attendere l'esito di questi studi e di questi lavori. Ciò ad ogni modo non impedisce e non può impedire di porre allo studio e di realizzare qualche modesto ritocco all'attuale organizzazione, grazie al quale, nell'ambito della attuale competenza, il Ministero dei trasporti possa concretamente realizzare quel coordinamento dei trasporti su strada e su rotaia, sul quale ha così autorevolmente richiamato l'attenzione l'onorevole relatore e che ha formato oggetto dell'intervento dell'onorevole Troisi.

Che tale coordinamento debba assolutamente attuarsi è cosa fuori discussione. L'argomento, come è noto, è stato in tutto il mondo oggetto di larghi ed approfonditi studi. Così in Francia è stato affidato al consiglio superiore dei trasporti l'incarico di proporre, entro un determinato periodo di tempo, concrete determinazioni nel campo del coordinamento fra strada e rotaia, e il decreto assai complesso e dettagliato del 14 novembre 1949 ha stabilito in quel paese le norme relative « alla coordinazione e alla armonizzazione dei trasporti ferroviari e stradali ».

Provvedimenti legislativi analoghi sono allo studio o parzialmente in atto in Svizzera ed in Germania ed anche in altre nazioni europee.

Per quanto riguarda l'Italia è da rilevare che la distruzione quasi totale degli impianti ferroviari provocò un enorme sviluppo, anche tumultuario, dei trasporti auto-stradali viaggiatori e merci, i quali, d'altra parte, assolsero nell'immediato dopoguerra ad una funzione davvero essenziale per la vita della nazione; tale raggiunto sviluppo rende più arduo il coordinamento fra la strada e la rotaia ora che le ferrovie con ammirevole sforzo si avviano a raggiungere una elevata efficienza. Se quindi noi ci troviamo arretrati rispetto alle nazioni di cui sopra, ciò deve essere attribuito alle particolari difficoltà che il problema del coordinamento da noi presenta per le ragioni già accennate; d'altra parte dall'esperienza che le varie soluzioni adottate in altri Stati possono fornire, noi trarremo elementi decisivi per attuare gradualmente quella ripartizione e coordinazione dei trasporti che l'economia del paese, l'interesse della popolazione e quello dei singoli vettori comportano.

Ad ogni modo, io credo che i principi ai quali il coordinamento tra strada e rotaia dovrà ispirarsi non possano essere diversi da quelli che il vostro relatore indica e cioè:

a) visione completa delle moderne necessità, in previsione dello sviluppo dei traffici;

b) ricerca di un giusto equilibrio tra le esigenze contrastanti e loro contemperamento nell'interesse dell'economia generale dei trasporti.

Naturalmente, perchè questi obiettivi possano essere raggiunti, occorre in primo luogo che esistano gli organi a ciò particolarmente attrezzati. Ed è appunto a questo proposito che ho parlato prima di qualche leggero ritocco. Il Ministero dei trasporti, così come è attualmente organizzato, non ha questa possibilità e questa capacità: non solo perchè ad esso sono sottratti importanti settori, quali le nuove costruzioni ferroviarie e la strada, ma anche perchè i servizi esistenti nella loro attuale struttura rivelano una intima insufficienza a coordinarsi e a coordinare le loro concrete attività. È necessario, in altre parole, che l'opera di coordinamento propria del ministro, sia propria anche del Ministero, il quale attualmente si presenta invece come la riunione di due servizi l'uno in concorrenza con l'altro. Mi sembra che questa esigenza sia stata bene rilevata dall'onorevole Troisi e dall'onorevole Reggìo D'Acì nei loro interventi ed ordini pel giorno.

Questa opera di coordinamento troverà poi la sua più alta espressione nel Consiglio superiore dei trasporti, il cui progetto di legge, come sapete, è già all'esame della vostra Commissione. E a questo proposito non posso non condividere le osservazioni formulate dal relatore, in ordine alla composizione del Consiglio superiore, che esattamente viene concepito come « uno strumento agile, pronto ed efficiente, capace di sovrintendere a tutta la delicata materia dei trasporti ». Voglio aggiungere che dovranno essere anche attentamente considerati i rapporti tra Consiglio superiore dei trasporti e Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro. Ma di ciò si discuterà a suo tempo.

E veniamo ora all'esame del bilancio del Ministero, cioè dei servizi della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che, come abbiamo detto, costituiscono i veri e propri servizi ministeriali.

L'attività del Ministero in questo settore è sinteticamente ma compiutamente indicata nella relazione della Commissione. Sarà sufficiente in proposito qualche cenno intergrativo.

La relazione ha voluto porre in rilievo il problema dell'ammodernamento delle ferrovie e delle tramvie concesse, che forma oggetto di un disegno di legge già approvato dal Consiglio dei ministri e già presentato al Parlamento. Tale progetto si ricollega, sotto

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

un certo senso, alla legge 14 giugno 1949, n. 410, per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata o danneggiati per eventi bellici. Con questa legge, come è noto, si ricostruisce quello che è stato distrutto o menomato nella sua efficienza, ma si ricostruisce modernizzando; infatti, quando sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, potrà farsi luogo alla sostituzione integrale o parziale della linea disastata con altra di diverso tipo e sistema. Con lo schema di provvedimento che sarà tra non molto esaminato, si mira a ridar vita ad organismi sorpassati per la vetustà degli impianti e perciò divenuti non vitali; si viene, in sostanza, a ricostruire anche questi, potenziandoli con la modernizzazione o con la trasformazione. Si pongono, cioè, le premesse di una razionalizzazione strumentale e funzionale, atta ad assicurare alle imprese esercenti effettive possibilità di vita.

Quello che oggi è venuto a mancare alle imprese ferrottramviarie in concessione è il basso costo dell'esercizio; le spese sono cresciute in misura molto maggiore dei prodotti. Le cause sono note: rincaro delle materie di consumo, il costo del personale, le tariffe non in rispondenza completa al costo dell'esercizio; sfasamento tra l'aumento del costo d'esercizio e quello, spesso ritardato e soltanto parziale, delle tariffe stesse.

Intervento, quindi, dello Stato per dare il modo alle ferrottramvie di poter assolvere la funzione economica e sociale che ebbe a giustificare l'investimento dei capitali d'impianto, capitali questi, non soltanto dell'industria privata, ma anche dello Stato sotto forma di sovvenzioni. Non, però, intervento indiscriminato ed ad ogni costo, perché quando la linea ferroviaria, o tramviaria che sia, abbia esaurito il suo compito per nuovi orientamenti del traffico o perché concepita male, è inutile pensare di potenziarla, modernizzandola con la motorizzazione o con l'elettificazione; è inutile trasformarla in filovia.

Poiché siamo in materia di ferrovie in concessione, dirò all'onorevole Bianco, riferendomi all'accento da lui fatto alle ferrovie calabro-lucane, che l'operazione di prestito di cui alla legge da lui ricordata (16 aprile 1949, n. 168) ha avuto il suo perfezionamento solo di recente; peraltro la concessionaria ha già tutto predisposto perché la costruzione di 24 automotrici e di 8 nuovi rimorchi sia rapidamente realizzata. D'altro canto la concessionaria stessa, tenuto conto del tempo

tecnico occorrente alla realizzazione di tale programma di forniture, ha dato corso ad un complesso di riammodernamenti e trasformazioni del vecchio materiale (31 automotrici più 10 per linea cremagliera e 2 articolate) così da migliorare fin da ora notevolmente l'esercizio. E l'impiego del materiale trasformato, di maggiore capacità e comodità, è risultato assai gradito al pubblico ed ha determinato un sensibile miglioramento nella economia dell'azienda.

Anche l'onorevole Marotta si è interessato delle calabro-lucane, auspicando tra l'altro il completamento della rete. Ora, alcuni tronchi appunto da completare (quali Marsico Nuovo-Moliterno, di chilometri 35; Moliterno-San Martino d'Agri, di chilometri 19,8; San Martino d'Agri-Sant'Arcangelo-Montalbano Jonico, di chilometri 40; San Giovanni in Fiore-Petilia Policastro, di chilometri 41; Cinquefondi-Mammola, di chilometri 17) potrebbero effettivamente essere utili nei riguardi del traffico e nei riguardi dell'economia dell'esercizio, in quanto potrebbero portare ad una notevole riduzione dell'attuale frazionamento degli esercizi delle ferrovie calabro-lucane. Ma occorre per essi una spesa di circa 15 miliardi, alla quale, nelle attuali condizioni del bilancio, non è possibile far fronte. Di dubbia convenienza economica, in relazione alle esigenze dei traffici e alla efficienza delle attuali comunicazioni stradali, appare invece la proposta costruzione della ferrovia a scartamento ridotto Genzano-Spinazzola.

Voglio anche accennare alla questione del collegamento di Matera capoluogo di provincia, con una rete ferroviaria a scartamento ordinario. Tale sistemazione importerebbe una spesa dell'ordine fra i 2 e i 3 miliardi, secondo le diverse soluzioni che potrebbero adottarsi. Allorché sia possibile disporre di adeguati fondi da assegnarsi a lavori di questa natura, sarebbe comunque da esaminare la convenienza di tale spesa dato che il servizio dei viaggiatori può essere ottimamente assicurato con mezzi adeguati anche con lo scartamento ridotto, mentre d'altra parte, per quanto riguarda il trasporto merci tra Matera ed Altamura, già si effettua con successo sullo scartamento ridotto un servizio di trasporto dei carri delle ferrovie dello Stato mediante carrelli trasportatori.

L'onorevole Troisi, nel suo intervento, e l'onorevole Colasanto ed altri, al punto 3° di un loro ordine del giorno, si sono fatti portavoce del voto delle popolazioni meridionali perché sia completata la trasforma-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

zione della linea Bari-Barletta. Sono lieto di poter assicurare gli onorevoli colleghi che tale trasformazione e la conseguente apertura all'esercizio della ferrovia a scartamento ordinario ed a trazione elettrica a 3000 volt Bari-Andria-Barletta forma oggetto di un disegno di legge, predisposto di concerto con il ministro del tesoro, che sarà esaminato dal Consiglio dei ministri in una sua prossima riunione. In tal provvedimento la somma lire 2.400 milioni ancora occorrenti viene suddivisa nei tre esercizi 1950-51, 1951-52 e 1952-53: la quota di un miliardo, prevista dal disegno di legge per l'esercizio 1950-51, è stata già compresa nel progetto di bilancio relativo all'esercizio medesimo. E siccome è già stata completata ed inviata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici la istruttoria relativa all'armamento dei tronchi da Andria a Bitonto, non appena gli stanziamenti anzidetti saranno approvati dal Parlamento, si potrà far luogo all'ordinazione dei materiali di armamento e potranno essere al più presto proseguiti i lavori da Andria a Bitonto. Sempre se i detti stanziamenti saranno approvati, la ferrovia potrà essere completata entro il prossimo triennio 1° luglio 1950-30 giugno 1953. Questo rappresenterà ad ogni modo il termine ultimo, perché, se come già proposto all'E. C. A., sarà possibile ottenere subito la quota di finanziamento di cui alle leggi 3 agosto 1949, n. 508 e 23 febbraio 1950, n. 55, il completamento della ferrovia, di cui riconosco tutta l'urgenza, potrà essere accelerato. In questo senso mi è gradito dare assicurazione all'onorevole Perrone Capano.

Poiché siamo in tema di ricostruzione di ferrovie concesse, colgo l'occasione per annunciare alla Camera che prossimamente il Consiglio dei ministri esaminerà anche altri schemi di disegni di legge, predisposti dal mio Ministero di concerto con il Tesoro, e relativi al completamento della costruzione della ferrovia Alcantara-Randazzo e Comigliatello-San Giovanni in Fiore, al raddoppio della ferrovia Roma-Nord sino al bivio La Celsa, al prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel-Fusano, al completamento della metropolitana di Roma.

L'onorevole Giavi si è particolarmente soffermato sui problemi delle aziende municipalizzate esercenti servizi pubblici dei trasporti urbani. Io non credo di poter condividere la sua affermazione di assoluta indifferenza dello Stato nei confronti di tali aziende urbane. Basterà considerare che sulla com-

pletiva assegnazione di 10 miliardi, ripartiti in tre esercizi, di cui alla legge Einaudi, per la ricostruzione ferroviaria, l'ammontare complessivo degli impegni assunti a vantaggio delle aziende tramviarie urbane raggiunge finora il totale di oltre 2.861 milioni.

D'altra parte il provvedimento legislativo 12 aprile 1948, n. 487 ha assicurato per quattro anni un contributo del 3 per cento a vantaggio dei mutui, fino all'ammontare complessivo di 8 miliardi, che le dette aziende intendessero di contrarre per l'approvvigionamento del nuovo materiale rotabile urbano. Se tale provvedimento è riuscito fino ad ora inoperante, ciò è dipeso da contingenze particolari e probabilmente dal fatto che i comuni non erano in grado di dare sufficienti garanzie agli enti mutuanti.

Tenuto conto di tale circostanza, in massima, non sarei contrario a studiare altre forme, che, pur mantenendo la misura e la durata stabilita dal provvedimento legislativo del 12 aprile 1948, n. 487, possano meglio favorire le aziende municipalizzate che hanno acquistato o acquisteranno nuovo materiale rotabile.

Il problema della rete ferroviaria secondaria della Sardegna, su cui si è a lungo intrattenuto l'onorevole Polano e che forma oggetto anche di un ordine del giorno svolto dall'onorevole Melis, è stato particolarmente studiato da parte della mia Amministrazione. La rete ferroviaria secondaria sarda è costituita da tre gruppi tra loro non collegati; ai quali sono da aggiungere le linee delle Meridionali sarde, connesse al centro carbonifero di Carbonia, di più recente costruzione e in favorevoli condizioni economiche. Le ferrovie complementari sarde sono in gran parte linee costruite fra il 1888 ed il 1894 per le quali le caratteristiche costruttive e spesso le condizioni dell'armamento possono farle considerare non più idonee alle necessità del traffico.

In Sardegna più che mai emerge chiaramente la necessità della coordinazione tra strada e rotaia e non solo nel campo dell'esercizio, ma soprattutto in quello dell'apprestamento della via. Ove, invero, si sommino gli sviluppi complessivi delle strade nazionali, provinciali e comunali delle diverse regioni si rileva che la Sardegna, con riferimento a 100 chilometri quadrati di superficie territoriale, ha appena poco più di 26 chilometri di strade contro gli 89,5 chilometri dell'Emilia, i 73,8 del Piemonte ed i 68,8 delle Marche. È dunque un problema di costruzioni stradali, soprattutto per il sistema

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

capillare delle strade comunali, che si deve porre, più che un problema di nuove costruzioni ferroviarie o di trasformazione profonda delle linee secondarie esistenti: il che involgerebbe una imponente spesa patrimoniale ed un lungo periodo di tempo per la relativa attuazione. Non può quindi proporsi oggi, ispirandosi a considerazioni o previsioni ormai superate, la costruzione di ferrovie a scartamento ridotto secondo un piano che fu tracciato nell'immediato dopoguerra del 1914-18. Occorre invece studiare un organico coordinamento con trasformazione e adeguamento delle strade, spesso in sostituzione di tronchi ferroviari secondari.

Di pari passo con la trasformazione e adeguamento delle strade, specie statali, saranno da attuarsi o integrarsi autoservizi concepiti con larghezza di mezzi ed a regime di tariffe in ogni particolare identico a quello ferroviario. Frattanto la motorizzazione della rete esistente, dopo di avere eliminato i tronchi assolutamente improduttivi (da sostituirsi con autoservizi a tariffe e modalità tariffarie ferroviarie) permetterà un ragionevole lasso di tempo, così da poter fare luogo alla realizzazione dei programmi organici coordinati tra ferrovia e strada. In tale programma si potrà vedere se convenga comprendere la trasformazione a scartamento ordinario del tronco Macomer-Nuoro, a cui potrebbe porsi mano in luogo dell'adeguamento del tronco stesso a scartamento ridotto con mezzi più veloci.

Del resto non avrebbe alcuna giustificazione la conservazione in vita di tronchi ferroviari ormai decisamente disertati dal pubblico, i cui proventi del traffico sono una piccolissima frazione delle spese di esercizio e non pagano nemmeno la metà delle paghe del personale.

In questo programma ho ragione di ritenere che anche la illuminata amministrazione regionale concordi.

Altre questioni relative ad altre ferrovie secondarie sono state accenrate in altri interventi ed in ordini del giorno. Così l'onorevole Colasanto ed altri colleghi nel loro ordine del giorno, hanno richiamato l'attenzione del Governo anche sulla Capua-Piedimonte di Alife e sulla circumflegrea, ai fini di accelerarne il completamento e la sollecita messa in esercizio.

Ora, per quanto concerne la circumflegrea, i lavori relativi sono stati sospesi dalla concessionaria società S. E. P. S. A. per le gravi difficoltà in cui si è venuta a trovare a causa del notevole spostamento economico

di tutte le previsioni fatte circa il costo della ferrovie ed a causa delle modalità di liquidazione del corrispettivo di concessione, in applicazione delle clausole della stipulata convenzione. Con legge 5 aprile 1950, n. 225, la concessione piena già assentita è stata trasformata in concessione di sola costruzione della sede stradale e fabbricati del tratto da Napoli a Torregaveta, restando fermo nonostante la limitazione dei lavori e della concessione, il corrispettivo di 1.300 milioni già fissato. A giorni verrà stipulata con la S. E. P. S. A. la convenzione sulla quale si è testè pronunciato il Consiglio di Stato, talchè è da prevedere che ben presto la società si troverà in condizioni di riprendere i lavori.

Per quanto riguarda invece la Capua-Piedimonte d'Alife, l'istruttoria della domanda presentata dalla società per la ricostruzione del detto tronco a scartamento ordinario e a trazione elettrica è in avanzato corso d'esame presso i competenti organi consultivi; le pratiche saranno trattate con ogni sollecitudine in modo che, se saranno definite col concessionario tutte le complesse controversie in corso relative alla gestione commissariale e ai danni di guerra, si possa addivinare al più presto possibile all'inizio dei relativi lavori.

E veniamo ora alle concessioni di autoservizi pubblici di linea nei cui confronti una adeguata trattazione merita la questione prospettata dall'onorevole Resta, nello svolgimento dell'ordine del giorno che porta la firma sua e di altri onorevoli deputati.

Gli eventi bellici con le conseguenti gravissime distruzioni, oltre a determinare un grave sconvolgimento della rete dei trasporti ferroviari hanno avuto profonde ripercussioni anche sui trasporti pubblici di linea. Infatti, come è noto, il parco del materiale rotabile automobilistico rimase in buona parte distrutto o venne a mancare a causa di requisizioni o di asportazioni; d'altra parte, la mancanza di servizi ferroviari rese impellente il bisogno di collegamento automobilistico che li potessero in parte sostituire.

In questa situazione molte furono le iniziative, sia di ditte già concessionarie, sia di altre nuove, per ristabilire le relazioni di traffico venute a mancare e il Ministero dei trasporti si trovò a dover incoraggiare tali iniziative, nonostante che fosse manifesto che si veniva così a determinare una distribuzione di autoservizi che non avrebbero potuto, in prosieguo di tempo, alla ripresa dei traffici normali, corrispondere alle effettive future necessità dei trasporti.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Fu così che si addivenne a concessioni provvisorie, aventi carattere di precarietà, per riservare allo Stato, sin dal primo momento dell'istituzione di tali servizi, la più ampia facoltà di riordinare, ai fini del pubblico interesse, tutta la materia degli autoservizi pubblici di linea. La situazione, intanto, si è venuta sempre più ad aggravare.

Infatti, alcuni autoservizi, specialmente a grandi percorrenze, sorti con lo scopo di sostituire e di integrare le relazioni ferroviarie mancanti o deficienti, hanno visto scomparire il loro traffico, e da ciò la tendenza delle ditte esercenti tali autoservizi ad accaparrarsi altre correnti di traffico. Inoltre, ditte già esercenti nell'anteguerra autoservizi in regolare concessione, interrotti per la distruzione o per l'asportazione del materiale rotabile, hanno ricostituito i loro parchi e fanno ogni sforzo per riprendere le loro antiche relazioni, servite, nel frattempo, da ditte sopravvenute, e cercano in ogni modo, anche per fronteggiare gli impegni finanziari, di ottenerne altre in aggiunta od in sostituzione di quelle loro originariamente assegnate.

In questo grave stato di disagio e di tensione tra gli stessi concessionari, i servizi che non si presentano redditizi non vengono richiesti o vengono abbandonati, e comuni e nuclei abitati continuano a restare isolati; le sovrapposizioni sui tratti con percorso in comune fanno sorgere contrasti e situazioni di concorrenza, mentre, dall'altra parte, ferrovie e tramvie, a causa dei sempre crescenti disavanzi d'esercizio che le travagliano, tendono anche loro alla conquista della strada coi servizi sostitutivi od integrativi di quelli ad impianti fissi. (A questo proposito non dubiti l'onorevole Troisi che la questione delle società fittizie di servizi automobilistici integrativi di quelli ad impianti fissi, società che guadagnerebbero — e che guadagnano — mentre lo Stato sovrviene gli esercizi finanziari ad esse concessi, è attentamente considerata e valutata, nell'interesse dell'erario dello Stato, da parte del mio Ministero).

Ad ogni modo, il Ministero dei trasporti si sforza di disciplinare i vari servizi stabilendo per ciascuno, oltre i percorsi, anche i programmi e le modalità di esercizio, i centri dove i concessionari sono autorizzati a servire il traffico, ecc.: condizioni certamente complicate, spesso non tollerate dai vari concessionari alla ricerca del traffico dovunque riescono a captarlo, e in genere non gradite al pubblico che intende utilizzare tutte le auto-linee che transitano.

Il riordinamento dei servizi, la revisione della rete che, sotto la spinta del bisogno, si è venuta costituendo e gradatamente trasformando e complicando, l'istituzione e l'esercizio dei servizi non redditizi, costituiscono problemi così complessi, per gli interessi che coinvolgono e che si sentono minacciati, da rendere inadeguato lo strumento legislativo di cui si dispone, la legge, cioè, 28 settembre 1939, n. 1822, la quale, d'altra parte, entrata in vigore nei primi giorni del 1940, non ha potuto avere il vaglio dell'esperienza perchè questi dieci anni trascorsi sono tutti da considerare periodo anormale.

Occorre quindi apprestare lo strumento legislativo adeguato alle esigenze da fronteggiare ed al pubblico interesse da tutelare; ma, frattanto, in uno stato di cose necessariamente caotico, il quale postula un riordinamento al quale non è dato di provvedere se non con la necessaria ponderazione, sembra effettivamente assai difficile poter far luogo alla sostituzione dell'attuale sistema delle concessioni provvisorie con quello delle concessioni definitive senza determinare altri contrasti e senza pregiudicare il libero esercizio delle facoltà dello Stato.

Sulla legittimità dell'attuale sistema provvisorio, dubbi sono stati affacciati dall'onorevole Resta e da altri: richiami sono stati fatti alla giurisprudenza del Consiglio di Stato in una materia che, per le stesse difficoltà che presenta e per gli interessi privati che la pervadono, è divenuta particolarmente litigiosa.

La questione si presenta sotto nuovi aspetti dopo una recentissima decisione della VI sezione del Consiglio di Stato, il quale ha appunto voluto richiamare su di essa l'attenzione del Ministero dei trasporti. Il supremo collegio amministrativo ha ricordato a questo proposito come la giurisprudenza abbia sino ad oggi considerato le concessioni provvisorie legittime, in quanto giustificate da particolari ragioni di carattere del tutto contingente. Ma questo sistema, secondo il predetto consesso, non potrebbe più ora essere seguito, poichè quelle ragioni sono venute meno per effetto del progressivo ritorno, che ormai può considerarsi completo, a normali condizioni di vita; con ciò sarebbe venuto meno l'unico presupposto che poteva legittimare un criterio contrastante con la legge numero 1822, per la quale le concessioni definitive costituiscono la regola e quelle provvisorie l'eccezione.

In tale stato di cose, il Ministero dei trasporti non mancherà di riesaminare e di riconsiderare attentamente tutto il complesso pro-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

blema. Ché, se da un lato esso desidera adeguare, sia pure con la necessaria gradualità, la propria azione ai rilievi formulati dal Consiglio di Stato, dall'altro desidera non pregiudicare il riordinamento della disciplina legislativa, alla quale ho innanzi accennato.

Dalla situazione attuale è certo, infatti, che bisogna uscire al più presto ed a ciò sono diretti gli studi del Ministero, studi che dovranno concretarsi in uno schema di disegno di legge.

Or è qui che affiorano le preoccupazioni dei concessionari, specie per quanto riguarda i temuti raggruppamenti.

I raggruppamenti organici dei pubblici servizi di trasporto e la facoltà del Governo di renderli obbligatori sono già previsti dall'attuale sistema legislativo per i trasporti in concessione all'industria privata (articolo 1 del decreto legge 14 ottobre 1932, n. 1496) e si giustificano, com'è ovvio, oltre che con le economie conseguibili in una gestione unificata, con un migliore e più completo raggiungimento e sviluppo dei fini di pubblico interesse.

Le difficoltà ed i contrasti inerenti alle sovrapposizioni ed interferenze dei servizi in atto, la necessità di assicurare l'istituzione e l'esercizio dei servizi non redditizi insieme con quelli redditizi, il coordinamento, infine, delle diverse attività di trasporto in uno stesso settore, giustificano i raggruppamenti, che, peraltro, già rientrano nelle iniziative dei concessionari sotto la spinta dei loro stessi interessi e sono ben visti e favoriti dall'Amministrazione.

Non si tratta della costituzione di monopoli e nemmeno di assorbimento delle piccole aziende nei grandi complessi sociali; i raggruppamenti possono aver vita e produrre effetti benefici anche col mantenimento della individualità soggettiva e patrimoniale delle singole aziende, che sono di tipo molto vario. È l'unificazione della gestione cui si mira, senza sopprimere, sempre ed in ogni caso, la varietà dell'impresa.

La libera iniziativa ed il naturale impulso delle leggi economiche possono far molto in questo campo ed è certo che, qualunque possa essere la soluzione che verrà data al problema, i raggruppamenti volontari non troveranno ostacolo; quanto alla coattività dei raggruppamenti medesimi non può certo dirsi, ora, che sarà esclusa, perché non può ammettersi, in questo come in altro campo di attività sociale, che la resistenza degli interessi privati possa essere di ostacolo al perseguimento di fini di pubblico interesse. Sarà

questione di limiti e di garanzie, e tali limiti e garanzie formeranno oggetto di studio da parte degli organi del Ministero dei trasporti, e non mancherò di sentire la voce dei concessionari e, naturalmente, saranno poi oggetto di decisione del Parlamento, quando il provvedimento di legge sarà sottoposto alla sua approvazione.

Alcuni interventi ed ordini del giorno si riferiscono specificatamente al settore della motorizzazione civile e dell'autotrasporto merci.

Mi associo a questo proposito alle dichiarazioni fatte dall'onorevole Petrucci circa l'importanza dell'automobilismo quale elemento propulsore dell'economia nazionale, e accetto, per quanto riguarda il mio Ministero, l'ordine del giorno per la parte che si riferisce alla costituzione di un comitato interministeriale per lo sviluppo dell'automobilismo.

Gli onorevoli Cifaldi, Baldassari, De Meo e altri hanno presentato alcuni ordini del giorno, favorevoli a soprassedere alla liquidazione dell'E. A. M., in attesa che sia presa una decisione definitiva circa la unificazione in un solo organismo di tutti gli uffici che attualmente operano nel settore automobilistico. Non mancherò di tenerne il debito conto, convinto della necessità della unificazione di cui trattasi e della necessità che il Ministero dei trasporti abbia organi periferici, che gli consentano di sempre meglio svolgere le funzioni che gli sono demandate dalla vigente legislazione.

Anche la semplificazione e lo snellimento invocati dall'onorevole Arata nei riguardi della concessione di esercizi di autotrasporti saranno conseguiti sempre più potenziando l'organizzazione degli ispettorati compartimentali della motorizzazione civile, e saranno completamente attuati allorché il concentramento in un unico ufficio di tutte le attribuzioni inerenti all'automobilismo potrà essere realizzato.

Per quanto riguarda l'esercizio delle scuole guida, si è finora ritenuto che l'attuale disciplina potesse giovare a rispondere utilmente allo sviluppo dell'automobilismo, particolarmente nelle località e nelle zone lontane dai centri urbani; e in effetti si è potuto constatare come in dette zone l'attuale organizzazione abbia potuto efficacemente svolgere la sua azione.

Per quanto si riferisce alla sorveglianza della circolazione degli autoveicoli, è da tener presente che tale materia non rientra nella specifica competenza della mia Ammini-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

strazione, i cui uffici sono peraltro in stretto collegamento con la polizia stradale ai fini anche di conseguire la finalità auspicata dall'onorevole Arata.

Un altro settore di attività del mio Ministero è quello della navigazione interna. Su di esso ha richiamato l'attenzione della Camera l'onorevole relatore, per quanto attiene alla navigazione lacuale, nonché l'onorevole Gatto in un suo intervento.

Debbo subito dire che non è il caso di pensare al trasferimento dei servizi relativi a questa materia al Ministero della marina mercantile, dal momento che, come è evidente, i trasporti per le vie idriche interne si connettono intimamente con i trasporti terrestri sicché è da ritenere, che anche quando tutti i trasporti terrestri, aerei e marittimi fossero accentrati in un unico dicastero, i trasporti fluviali e lacuali e per le vie interne non potrebbero essere esclusi dal settore dei trasporti terrestri. D'altra parte non vedo come si possa imputare al Ministero dei trasporti una indifferenza ai problemi di questo settore. Basti considerare che la mia amministrazione ha provveduto a rendere operante nel campo della navigazione interna il codice della navigazione che, quantunque approvato nel lontano marzo del 1942, ha trovato per ora la sua estrinsecazione regolamentare appunto solo per la navigazione interna (decreto presidenziale 28 giugno 1949, n. 631, entrato in vigore col 17 settembre 1949).

Non occorre aggiungere che, ben comprendendo l'importanza che per l'economia generale hanno i trasporti per vie di acqua interna (che naturalmente hanno in Italia uno sviluppo di gran lunga minore rispetto a molti altri paesi europei), la mia amministrazione si tiene in stretto contatto con quella dei lavori pubblici per assicurare una piena ripresa nel territorio della valle padana di quei trasporti per canali e per fiumi che pur impegnano un notevole numero di lavoratori. È già stato predisposto il provvedimento legislativo che sarà quanto prima sottoposto all'esame del Consiglio dei ministri per la applicazione, con gli opportuni adattamenti, della legge Saragat alla navigazione interna, mentre sono in corso trattative ed accordi col Ministero delle finanze per estendere ai natanti sui laghi, fiumi e canali gli sgravi fiscali nei confronti dei carburanti, già vigenti per altri settori della motorizzazione (settore marittimo, agricolo, ecc.).

Al Ministero dei trasporti, come sapete e come ho ricordato agli inizi di questo mio

discorso, fa capo l'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, alla quale presiede il ministro, coadiuvato da un consiglio di amministrazione e da un direttore generale.

Il bilancio dell'amministrazione ferroviaria viene presentato a voi in allegato al bilancio del Ministero, e, come ha già messo in rilievo il vostro relatore, comprende due parti: una ordinaria e una straordinaria.

Prima di procedere ad un esame delle risultanze di questo bilancio credo necessaria una premessa. L'azienda ferroviaria dello Stato non è e non può essere una azienda puramente ed esclusivamente industriale. Essa deve compiere una insopprimibile funzione sociale, sia nel campo dei trasporti delle persone che in quello dei trasporti delle merci, deve sottoporsi, in numerose occasioni, a trasporti che in sé e per sé possono essere essenzialmente passivi o comunque antieconomici. Basterà ricordare i trasporti di frutta e verdura che dalla Sicilia e dall'Italia meridionale in genere vengono avviati oltre confine, verso i mercati del nord-Europa; trasporti che vengono compiuti sottocosto; basterà ricordare che riduzioni, concessioni, facilitazioni di trasporto a favore di altre amministrazioni statali, di enti pubblici, di zone industriali ed aree depresse gravano sul bilancio ferroviario per circa 25 miliardi.

Esaminando ora la parte ordinaria del bilancio, rileverò che il totale delle entrate previste ammonta a 188 miliardi e 269 milioni dei quali 175 miliardi per i prodotti del traffico e 13 miliardi e 269 milioni di introiti indiretti. Le previsioni di spesa si aggirano sui 204 miliardi e 725 milioni con un disavanzo previsto di 16 miliardi, 456 milioni e 450 mila lire. Tale disavanzo segnerebbe un miglioramento nei confronti di quello già previsto per il bilancio 1949-50, ammontante a miliardi 27 e 353 milioni. E il miglioramento, come messo in rilievo dal vostro relatore, sarebbe da attribuirsi ad un incremento delle entrate, in dipendenza degli aumenti apportati alle tariffe del 26 giugno 1949.

Senonché, tale previsto incremento non si è verificato dai dati accertati sui proventi del traffico dei primi 10 mesi di gestione dell'esercizio 1949-50, si desume infatti che l'aumento delle tariffe del giugno 1949 non ha dato i risultati sperati.

Ciò può essere attribuito essenzialmente alle seguenti cause: a) flessione in genere del traffico merci in dipendenza della situazione economica generale; b) reazione della clien-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

tela contro l'aumento delle tariffe; c) affermazione e sviluppo dei mezzi concorrenti nel trasporto delle merci in conto proprio e in conto terzi.

Invero, mentre da un lato il volume dei traffici ha subito una flessione in conseguenza di una attenuazione dell'attività dei vari settori dell'economia nazionale, dall'altro il pubblico non ha accolto con molto favore il secondo aumento delle tariffe, a distanza di circa quattro mesi da quello precedentemente attuato (febbraio 1949). Ciò si è verificato soprattutto per i trasporti alle piccole e medie distanze, mentre per i trasporti alle grandi distanze il traffico di merci è stato favorito con una accentuazione della differenzialità dei prezzi. Alle piccole ed alle medie distanze il nuovo sistema tariffario ha invece spinto la clientela a preferire i mezzi camionistici, anche per l'indiscutibile vantaggio che essi offrono con la presa e con la resa a domicilio.

Per fronteggiare la situazione, l'amministrazione delle ferrovie statali ha attuato diversi provvedimenti, per riacquistare il traffico perduto ed acquisirne del nuovo; e cioè: a) concessione di riduzioni tariffarie a seconda della distanza, qualità delle merci e volume del traffico; b) agevolazione nell'uso dei raccordi ferroviari e nella istituzione di nuovi; c) largo sviluppo della presa e resa a domicilio di carri a mezzo di appositi carrelli stradali d) largo uso di casse mobili per facilitare le operazioni di carico e scarico delle merci.

Il costo della tonnellata-chilometro si aggira intorno alle lire 9. Il costo marginale (spese vive), sempre per tonnellata-chilometro, si aggira intorno alle lire 4. Le riduzioni di tariffe per i trasporti marginali (sfruttanti cioè la maggiore capacità e portata dei carri oppure la maggiore prestazione delle locomotive) non scendono mai al di sotto di tale costo marginale.

Questi provvedimenti hanno raggiunto in buona parte lo scopo, tuttavia la perdita del traffico è ancora di notevole entità. La situazione sarà pertanto attentamente seguita onde determinare se convenga apportare modificazioni ai principi informativi dell'attuale sistema tariffario oppure ricorrere a speciali concessioni per determinate merci e percorsi.

Al momento attuale, ad ogni modo, gli introiti effettivamente conseguiti nei primi 10 mesi dell'esercizio 1949-50 fanno prevedere che i prodotti del traffico non potranno, nell'esercizio venturo, superare i 145 miliardi, — cioè superare la previsione rettificata del-

l'esercizio 1949-50 — con una diminuzione quindi di 30 miliardi rispetto alla previsione originaria del 1950-51, che era di miliardi 175.

Per quanto concerne le spese osserverò come il bilancio 1949-50 prevedesse originariamente una spesa di milioni 196.256,500; tale previsione è stata successivamente aggiornata in milioni 216.891.000, segnando così una maggiore spesa di 19 miliardi e 634 milioni.

Per il bilancio 1950-51 le previsioni originarie erano di milioni 204.725,400; ma un loro primo aggiornamento le porta senz'altro a milioni 214.000,000 con una maggiore spesa quindi di milioni 9.274,600.

Tali variazioni di spesa sono essenzialmente conseguenza di maggiori oneri derivanti dalla applicazione di leggi a favore del personale dello Stato (aumento competenze) e delle ferrovie dello Stato (competenze accessorie). Il maggiore onere per competenze accessorie in base alla legge aprile 1949 ammonta a circa milioni 8.400.

In altri capitoli del bilancio si riscontrano aumenti e diminuzioni di spesa ampiamente giustificati da ragioni tecniche e di esercizio. Particolare rilievo va dato a questo proposito alle riduzioni di spesa conseguenti alle economie nel consumo dei combustibili, della energia elettrica ed in altre materie di consumo.

La riduzione di personale per esodo volontario di agenti ha portato un vantaggio economico, i cui effetti si avranno però in gran parte negli esercizi venturi in quanto l'Amministrazione ha dovuto far fronte subito all'onere per il pagamento delle buonuscita e per la liquidazione delle pensioni.

Da quanto detto innanzi si rileva chiaramente come i consuntivi presunti del bilancio 1949-50 e 1950-51 si discostino sensibilmente dalle previsioni originarie.

Tenuto anche conto del recente aumento apportato agli stipendi per gli statali (milioni 4.627), per l'esercizio finanziario 1949-1950 il disavanzo da milioni 27.353 originariamente previsti salirà a circa milioni 60.980, con un miglioramento ad ogni modo, rispetto all'esercizio 1948-49, di circa milioni 3.000.

Alla stregua di tale situazione, sarà necessario rivedere anche i dati previsti per l'esercizio 1950-51, come del resto ha già ammesso il ministro del tesoro nella sua esposizione finanziaria del 17 marzo ultimo scorso.

Ad ogni modo è da tener presente come sul disavanzo come sopra indicato, influiscano

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

milioni 5.335 per annualità di interessi ed ammortamento relativi ai due prestiti di 25.000 milioni ciascuno, dei quali il primo di già contratto ed il secondo in corso, e per ammortamento di altri prestiti contratti con il Tesoro.

Quali provvedimenti sono in programma per ridurre il disavanzo di esercizio? È evidente che una riduzione del disavanzo può derivare da un aumento delle entrate e contemporaneamente da una diminuzione delle spese.

Per quanto concerne l'aumento delle entrate, si deve tendere soprattutto ad un aumento dei prodotti del traffico. Poco si può sperare dagli introiti indiretti, per quanto suscettibili di qualche aumento.

Ora, per ottenere un incremento dei prodotti del traffico, occorre, a mio avviso, continuare nella politica di concessioni tariffarie entro determinati limiti e con opportune cautele; occorre agevolare i trasporti, giovandosi anche del concorso di enti ausiliari; infine, se ciò sarà necessario, dopo ponderato esame della situazione, riformare il sistema tariffario.

Questo, per quanto concerne l'aumento delle entrate. Ma occorre anche diminuire le spese, cioè ridurre i costi di esercizio, in modo da far tendere all'unità il coefficiente di esercizio (rapporto fra spese ed entrate). Molto più ancora può essere fatto a questo riguardo nel campo dei consumi specifici di combustibili, energia elettrica ed altri materiali, nonché in quello della manutenzione del materiale rotabile, della linea e degli impianti fissi in genere.

E veniamo alla parte straordinaria del bilancio dell'amministrazione ferroviaria.

La guerra, come ben sapete, ha arrecato gravissimi danni alla rete delle ferrovie dello Stato, sia negli impianti fissi, sia nel parco rotabile, sia nelle scorte di magazzino. Non sto a leggervi troppi dati e troppe cifre; ma basterà ricordare che, rispetto alla consistenza del 1938-39, il patrimonio dell'amministrazione ferroviaria ha subito al termine della guerra il 90 per cento di distruzioni nelle attrezzature ed impianti per la trazione elettrica, il 56 per cento nelle locomotive a vapore, il 67 per cento in quelle elettriche; l'86 per cento nelle automotrici termiche e l'82 per cento nelle automotrici elettriche e negli elettroni. Il parco delle carrozze era distrutto per l'80 per cento, quello dei carri per il 60 per cento, i materiali di scorta per il 90 per cento. Questi pochi dati possono bastare. Sarà sufficiente aggiungere che secondo una

recente valutazione l'ammontare dei danni e delle distruzioni arrecate al patrimonio delle ferrovie dello Stato ascende, ai prezzi di oggi, a circa 800 miliardi.

La ricostruzione ha avuto inizio appena ultimate le ostilità ed è stata proseguita con ritmo accelerato.

Ciò ha consentito da un lato di ripristinare entro breve tempo e progressivamente migliorare i traffici, sia interni che internazionali, dall'altro di eseguire gran parte dei lavori e delle forniture quando i costi della mano d'opera ed i prezzi dei materiali erano al disotto dei limiti successivamente raggiunti. Si è pertanto conseguita una riduzione di spesa non facilmente precisabile, ma indubbiamente di entità rilevante.

Peraltro, la celerità impressa al ritmo della ricostruzione altre e ben più importanti economie ha consentito di realizzare nei costi di esercizio.

Basti accennare alla progressiva eliminazione dei rallentamenti in conseguenza del rapido ripristino delle interruzioni, alla eliminazione delle deviazioni, alla riduzione degli indennizzi dovuti per ritardata resa delle merci; alle economie del consumo dei combustibili e della energia elettrica in conseguenza delle crescenti velocità commerciali, ecc.

Una volta iniziati, i lavori e le forniture non potevano essere sospesi e rinviati. Ciò avrebbe portato a gravissime conseguenze di ordine economico, giuridico, sociale, politico e psicologico.

Per tali motivi e per altre ragioni sulle quali non è il caso di intrattenersi (revisioni di prezzi, difficoltà di definire con sufficiente approssimazione la spesa secondo gli originari progetti, ecc.) la spesa ha superato notevolmente gli stanziamenti di bilancio, pur avendo contenuto, inizialmente, le proposte dei lavori entro i limiti degli stanziamenti stessi. -

Ne è derivata, di conseguenza, una pesante situazione di cassa, dato che le sovvenzioni del Ministero del tesoro sono state contenute, in ciascun esercizio finanziario, entro i limiti degli stanziamenti stabiliti con i successivi provvedimenti di legge.

In particolare, la situazione dei diversi capitoli di spesa risulta la seguente.

Le somme stanziare complessivamente in conto ricostruzione ammontano a milioni 358.482. La spesa consunta per i lavori e forniture di già ultimati e da sostenere per quelli in corso e che verranno a maturare entro il 30 giugno 1951 ammonta a milioni 433.361. Si verifica così una eccedenza delle spese sugli stanziamenti di milioni 74.879.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Il conto patrimoniale, a sua volta, presenta staziamanti complessivi per milioni 62.605 e spese consunte per milioni 70.425, con una eccedenza passiva di milioni 7.820.

Per il conto alloggi patrimoniali l'eccedenza passiva è di milioni 7.923, in quanto gli stanziamenti ammontano a milioni 10.000 e le spese consunte a milioni 17.923.

Infine, per i materiali di scorta dei magazzini e delle officine, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha speso circa milioni 70.000, dei quali milioni 34.500 sono stati attinti dalle somme stanziare per la ricostruzione e milioni 35.500 sono tuttora scoperti.

In definitiva, quindi, tenuto conto delle varie eccedenze passive che abbiamo sopra indicato, la situazione debitoria dell'amministrazione ferroviaria ammonta attualmente a milioni 126.122.

Ma la ricostruzione, sia della rete ferroviaria sia del parco rotabili, non è ancora ultimata. Essa non potrebbe essere sospesa, se non a costo di gravissimi danni e di sicuro pregiudizio per la continuità di funzionamento di un pubblico servizio, sulla cui importanza sembra superfluo soffermarsi.

I lavori di maggior rilievo che ancora sono da compiere riguardano:

a) la ricostruzione di ponti in ferro ed in muratura, sia su linee di grande traffico che secondarie, sistemati in via temporanea e con carattere di provvisorietà a cura, sia dei comandi militari alleati, sia anche della amministrazione ferroviaria allo scopo di riaprire al traffico determinati itinerari;

b) il completamento di doppi binari;

c) il rinnovamento dell'armamento su moltissimi tronchi, sui quali la sicurezza e la regolarità della circolazione dei treni è fortemente compromessa, con limitazioni nella velocità e nel peso dei convogli;

d) il ripristino degli apparati per la centralizzazione delle manovre, degli scambi e dei segnali in moltissime stazioni delle principali linee della rete a grande traffico;

e) la ricostruzione di alcuni fabbricati viaggiatori;

f) la ricostruzione e la grande riparazione di rotabili sia di trazione che di trasporto viaggiatori, merci ed effetti postali, ancora giacenti sui piazzali di stazione e nei raccordi ferroviari con le ditte riparatrici;

g) il completamento della rete telegrafica sia aerea che in cavo;

h) la ricostruzione della nave traghetto *Cariddi*, affondata nello stretto di Messina e di recente recuperata a cura dell'ammini-

strazione, dopo circa due anni di lavoro quanto mai rischioso;

i) la ricostruzione delle seguenti linee, tuttora chiuse al traffico: Cervignano-Pontile di Grado; Ostiglia-Treviso (tratto Grignano-Quinto di Treviso); Ventimiglia-Cuneo (tratto Ventimiglia-Piena e confine francese-Vievola); Lucca-Pontedera; Lucca-Piazza al Serchio (tratto Piazza al Serchio-Villetta); Firenze-Faenza (tratto Firenze-Marradi); Fano-Fermignano (tratto Fossombrone-Fermignano); Fabriano-Urbino (tratto Fermignano-Urbino-Pergola-Fermignano); Montepescali-Asciano (tratto Trequanda-Asciano); Roccasecca-Avezzano (tratto Sora-Avezzano); Sulmona-Isernia (tratto Roccaraso-Carpinone); Vairano-Isernia; Formia-Gaeta; Minturno-Sparanise (tratto Collole-Minturno).

E si tratta di lavori urgenti, necessari talvolta per la stessa sicurezza dell'esercizio.

Così il ripristino del doppio binario, là ove preesisteva, è necessario ed urgente per ragioni di traffico, dato che l'unico binario rimasto non è assolutamente sufficiente a garantire la circolazione in atto a meno che non si ricorra a deviazioni quanto mai onerose.

La situazione dell'armamento delle linee, soprattutto di quelle principali, è, d'altra parte, quanto mai preoccupante.

A parte il fatto che per lunghi tratti l'armamento è tuttora costituito da spezzoni di rotaie, sta di fatto che per l'intenso traffico svolto prima e soprattutto durante la guerra, l'usura di esse è arrivata ad un limite tale per cui si è imposta la necessità di ridurre sensibilmente la velocità dei convogli con aggravamento dei costi di esercizio, il quale si ripercuote sul disavanzo nella parte ordinaria del bilancio.

Se non si provvede sollecitamente al rinnovamento dell'armamento, si giungerà, con il progressivo declassamento, a dover richiudere al traffico non poche linee oppure a convogliarle, fino a saturarne la capacità, su altri itinerari con le conseguenze di carattere economico che è facile immaginare.

Anche il ripristino degli apparati per la centralizzazione della manovre degli scambi e dei segnali è da ritenere necessario.

Qualora si dovesse rinunciare a questi impianti che sono tra i più importanti della moderna tecnica dell'esercizio ferroviario, non si potrebbe non fare un notevole passo indietro nello sfruttamento degli impianti e nella potenzialità delle linee.

E non mi soffermo sulla necessità ed urgenza di altri lavori che ho indicato, per non

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

intrattenere eccessivamente l'Assemblea. Ma non posso ad ogni modo passare sotto silenzio la grave situazione del materiale rotabile, particolarmente di quello delle carrozze, dei bagagliai e postali e di mezzi leggeri (automotrici). Infatti le vetture sono insufficienti ad assicurare il traffico viaggiatori, sia pure ridotto, come oggi si svolge, nei confronti dell'anteguerra. Di conseguenza il materiale in servizio viene assoggettato ad un'usura superiore al normale e deve essere introdotto nelle officine con ritmo più accelerato e deve permanervi per un tempo notevolmente più lungo. Se non si provvede sollecitamente al ripristino dei rotabili danneggiati dalla guerra, si addiverrà ineluttabilmente ad un progressivo celere declassamento.

Ne soffrirà il pubblico, specie quello meno abbiente, ed il turismo interno ed internazionale con le conseguenze che appaiono evidenti.

Il programma minimo comprende:

a) la manutenzione straordinaria per due esercizi consecutivi (1950-51 e 1951-52), da affidare all'industria privata, di: 2500 carrozze; 1400 fra bagagliai e postali; 20.000 carri vari da merci; 90 automotrici, per un importo approssimativo di circa 9.500 milioni per ciascun esercizio finanziario;

b) la ricostruzione di 700 carrozze; 600 bagagliai e postali per un importo presunto globale di milioni 16.000.

Si consideri che, nella malaugurata ipotesi in cui non si potesse provvedere sia alla manutenzione straordinaria che alla ricostruzione dei rotabili nella misura minima sopra prospettata, essi dovrebbero continuare a giacere nei piazzali e lungo le linee con le conseguenze di una sicura e progressiva loro degradazione a causa degli agenti atmosferici e spoliazione per furti e manomissioni.

Andrebbe, di conseguenza, perduto un ingente patrimonio dello Stato con la certezza di dover sostenere ben più gravi oneri il giorno in cui le circostanze imponessero di dover dar corso alla loro riparazione e ricostruzione.

Un approfondito esame richiederà la ricostruzione delle linee e tronchi di linee chiusi al traffico, che sono da annoverare tra quelli a scarso prodotto chilometrico e quindi deficitarie.

La convenienza e la opportunità di intervenire al ripristino ed all'apertura all'esercizio di tali linee o tronchi di linea dovranno essere considerate sotto diversi aspetti e precisamente sotto il profilo economico, tecnico, sociale, politico e psicologico.

Alla stregua di tali considerazioni si dovrà vedere se il vantaggio puramente contabile conseguito con l'abbandono possa o meno bilanciare le conseguenze derivanti dagli altri elementi presi in esame.

Alcune questioni particolari sono state prospettate nei vari interventi che hanno avuto luogo in sede di discussione generale e negli ordini del giorno presentati e svolti.

Circa la costruzione del doppio binario Ancona-Foggia, Bari-Lecce, chiesta negli ordini del giorno presentati dall'onorevole Caroniti, dagli onorevoli Bianco e Imperiale e dall'onorevole Troisi, devo rilevare che la intensità del traffico attuale e di quello prevedibile ne consiglia il rinvio; è invece prevista l'elettrificazione di detta linea, che consentirà di aumentare la potenzialità della linea stessa del 30 per cento circa nei riguardi del tonnellaggio trasportabile e della velocità commerciali.

Per quanto riguarda il raddoppio e la elettrificazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria, sollecitata dagli onorevoli Caroniti, Bianco e Imperiale, e il cui costo si aggirerebbe intorno agli 80 miliardi, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ritiene di poter assicurare largamente lo smaltimento delle punte di traffico stagionale su tale linea, ampliando alcuni piazzali di stazione, chiudendo le tratte più lunghe con posti di blocco e, soprattutto, rafforzando i ponti della linea ionica, onde permettere il passaggio di convogli ad elevata composizione.

Relativamente alle linee Messina-Catania e Messina-Palermo, per le quali l'onorevole Caroniti e l'onorevole Cuttitta richiedono il raddoppio del binario, deve precisarsi che l'attuazione del programma di elettrificazione, consentendo un aumento della potenzialità delle linee medesime, non rende necessario il richiesto doppio binario.

All'onorevole Facchin infine, che nel suo ordine del giorno ha chiesto il miglioramento delle condizioni di esercizio della linea a scartamento ridotto Chiusa-Plan Val Gardena, debbo far rilevare che detto miglioramento è legato essenzialmente alla possibilità dell'aumento di potenza dei mezzi di trazione. Tale possibilità d'altra parte è subordinata alla sostituzione dell'armamento attuale con altro più pesante ed all'aumento dello scartamento dai metri 0,76 attuali a metri 0,95.

La sola sostituzione dell'armamento con le lievi rettifiche di tracciato necessarie importerebbe una spesa di circa 80 milioni che, date le attuali ristrettezze di bilancio, non è

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

dato poter stanziare. Il materiale attuale è in condizioni normali di manutenzione e segue il regolare ciclo di riparazioni. Sempre per ragioni di ristrettezza di bilancio, non possono prendersi per ora in considerazione esecuzioni di radicali migliorie ai fabbricati viaggiatori della linea.

L'esame della parte ordinaria e della parte straordinaria del bilancio consentono una visione generale della situazione della azienda ferroviaria. Visione generale che occorre però completare con altre considerazioni attinenti soprattutto ad alcuni aspetti della funzione sociale che l'azienda ferroviaria deve compiere e ai suoi rapporti con il personale.

L'onorevole Bettinotti, in sede di discussione generale, ha voluto sottolineare alcuni provvedimenti che ho fatto di recente adottare dall'amministrazione delle ferrovie e che tendono in definitiva a migliorare le possibilità di viaggio per le classi più povere e meno abbienti. L'onorevole Bettinotti ha considerato tali provvedimenti una manifestazione di una tendenza verso una più accentuata democratizzazione dell'azienda dei trasporti ferroviari.

Sono pienamente d'accordo con lui e lo posso assicurare che proseguirò decisamente su questa strada.

Così, per esempio, e in relazione a quanto specificamente rilevato anche dall'onorevole Troisi nonché dall'onorevole Colasanto ed altri, al punto 5° del loro ordine del giorno, posso assicurare che l'amministrazione delle ferrovie, per apportare un contributo alla ripresa turistica nell'ambito nazionale e favorire contemporaneamente i viaggi delle categorie meno abbienti, fin dal febbraio scorso ha preso l'iniziativa di organizzare gite collettive applicando per tali viaggi, sul prezzo del biglietto, la massima riduzione consentita (40 per cento circa).

Successivamente è stata posta allo studio la revisione della tariffa dei prezzi per i viaggi delle comitive, nell'intento di rendere i trasporti collettivi, sotto l'aspetto del costo, accessibili a larghi strati di cittadini.

Le conclusioni di questo studio sono attualmente all'esame del Ministero del tesoro. Con esse l'amministrazione delle ferrovie ha inteso confermare e dare maggiore estensione e portata alle iniziative, già adottate come sopra ricordato, per incoraggiare e favorire, per ciò che la concerne, il turismo popolare.

Per quanto riguarda l'istituzione dei treni cosiddetti popolari, da programmare di volta in volta durante la stagione estiva, è da osser-

vare che per l'anno in corso il materiale rotabile è fortemente impegnato nei servizi straordinari dell'anno santo, per i quali già nel mese di maggio ultimo scorso sono state impiegate mediamente oltre 500 carrozze al giorno. Senza contare che nei mesi estivi aumenta l'impiego di carrozze per il più intenso movimento di viaggiatori.

Tuttavia, l'amministrazione non mancherà di esaminare di volta in volta e di prendere in considerazione, in relazione a momentanee disponibilità di carrozze, le richieste che dovessero pervenire per viaggi turistici di comitive ed anche di continuare essa stessa nelle intraprese iniziate.

Allo scopo poi di invogliare il pubblico verso questa sana forma di turismo, interno ed anche internazionale, l'amministrazione sta concretando le modalità perché venga istituito, per ogni viaggio e per determinate località, un prezzo forfetario comprensivo del costo del trasporto ferroviario, dei pasti, delle visite con relative guide e relativi trasporti con mezzi urbani ed interurbani.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Ma la democratizzazione deve riguardare non solo i servizi ferroviari, ma anche l'azienda, cioè i rapporti tra essa e il personale dipendente. E a questo proposito voglio riferirmi alle critiche mosse dall'onorevole Imperiale, ad esempio al metodo di formazione del consiglio d'amministrazione delle ferrovie, nonché del comitato centrale e degli altri organi del dopolavoro ferroviario.

Per quanto concerne il consiglio di amministrazione, occorre osservare che di esso fanno parte anche i rappresentanti del personale. Tale rappresentanza, istituita con decreto legge 28 agosto 1945, n. 521, è ora regolata dal decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, il quale ha disposto che facciano parte del consiglio « tre rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato scelti fra gli agenti in servizio della stessa amministrazione. La scelta viene fatta dal ministro dei trasporti su una terna di nomi, uno per ciascuna categoria; personale dirigente, personale degli uffici, personale esecutivo, designati elettivamente dagli appartenenti alle categorie stesse ».

L'onorevole Imperiale ritiene che tale sistema di nomina sia poco democratico, in quanto la facoltà di scelta da parte del ministro non si giustificerebbe. Ora, a prescindere dal fatto che in occasione della forma-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

zione dell'attuale consiglio di amministrazione, il mio predecessore ha pienamente rispettato la volontà degli elettori in quanto ha chiamato a far parte del consiglio i primi indicati nelle relative terne, (e se una parte...

IMPERIALE. Il sindacato ferrovieri non è intervenuto.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti* ...del corpo elettorale non ha partecipato alle votazioni, la colpa non può essere imputata all'amministrazione, ma agli assenti che, appunto, hanno sempre torto)...

IMPERIALE. Ma era un segno di protesta verso quel decreto ministeriale:

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti* ...a parte questo, dico, io posso essere d'accordo con l'onorevole Imperiale e non vedo per quale ragione la legge non possa essere modificata nel senso appunto di stabilire che saranno chiamati a far parte del consiglio gli eletti delle varie categorie di personale, senza nessuna facoltà di scelta da parte del ministro. Penso che le opportune modifiche in tal senso potranno essere apportate anche in sede di ratifica del decreto legge 7 maggio 1948, n. 598.

Per quanto invece riguarda i consigli direttivi del dopolavoro ferroviario, non credo che si possa andare oltre l'attuale situazione, per la quale ben due terzi dei componenti sono liberamente eletti dai soci e solo un terzo è nominato dall'amministrazione. Questa rappresentanza dell'amministrazione è giustificata dal fatto che essa contribuisce alla vita del dopolavoro con un forte apporto finanziario costituito da stabili, uffici, contributi pecuniari, ecc..

Un ultimo argomento, relativo al personale, è stato oggetto di esame e di rilievi da parte dell'onorevole Imperiale. Egli ha lamentato che vari problemi relativi al personale non abbiano trovato la necessaria comprensione. In particolare le promesse fatte, specie per le competenze accessorie, non sarebbero state mantenute che in piccola parte.

Ora, io non credo che l'amministrazione ferroviaria meriti un simile rilievo.

Invero le competenze accessorie fondamentali del personale ferroviario hanno ottenuto una recente rivalutazione con le variazioni approvate dalla legge 15 luglio 1949, n. 435, che ha avuto applicazione con decorrenza 1° dicembre 1948. Con detta legge hanno subito notevole aumento: il premio di rendimento e di interessamento al servizio (articoli 50 e 60 delle disposizioni sulle competenze accessorie) che riguarda la maggioranza del personale, il premio di maggior produzione

(articolo 59) e le competenze speciali previste dai capi VIII, IX e XIII delle disposizioni sulle competenze accessorie rispettivamente per il personale di condotta dei treni, di scorta dei treni e delle navi traghetto. Tali aumenti importano all'Amministrazione una maggiore spesa di circa 8.400 milioni, rispetto a quella di milioni 9.190 sostenuta in precedenza, e quindi complessivamente si raggiunge una spesa di milioni 17.590.

Per dare un'idea del maggior onere si citano le seguenti percentuali di aumento delle competenze accessorie stesse, deliberato con la sopracitata legge del 15 luglio 1949, n. 435: soprassoldo del servizio notturno, maggiorazione del 275 per cento; competenze per personale addetto alla condotta treni e navigante, maggiorazione del 68,6 per cento; competenze per personale scorta treni, maggiorazione del 69,1 per cento; premio di maggior produzione, maggiorazione del 45 per cento; premio di interessamento, maggiorazione del 132 per cento.

In merito al problema sollevato dall'onorevole Riccardo Lombardi sullo specifico argomento degli esonerati politici, devo osservare che presso le ferrovie dello Stato il lavoro inerente alla trattazione delle pratiche riguardanti gli esonerati politici è stato organizzato in modo da consentire una rapida definizione delle domande tanto che, su circa 35 mila domande pervenute, oltre 31 mila sono state già decise. Il motivo per cui il lavoro non è stato condotto a termine va ricercato, non nella insufficiente quantità del personale addetti, ma nella difficoltà delle indagini, dovendosi risalire il più delle volte ad oltre 25 anni or sono ed alle variazioni intervenute nella legislazione che disciplina la materia. Basti considerare che la legge che estende i benefici degli esonerati politici ai licenziamenti prima del 28 ottobre 1922 è entrata in vigore da meno di un anno (il 25 agosto 1949). E anche adesso, come si rileva dall'ultimo alinea dell'ordine del giorno, è in elaborazione un altro disegno di legge che riguarda gli esonerati politici. Ciò nonostante, come si è detto, quasi il 90 per cento del lavoro è stato condotto a termine; non è quindi esatto che le pratiche giudicate siano 2533, bensì, come si è detto, oltre 31 mila; e, di queste, quelle definite con l'accoglimento della domanda sono 14 mila.

In relazione ad altri rilievi contenuti nello stesso ordine del giorno preciso:

a) gli esonerati per aver partecipato alle agitazioni sindacali antifasciste sono considerati esonerati per motivi politici, ed

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

ammessi ai conseguenti benefici, nulla importando che l'esonero sia avvenuto prima del 28 ottobre 1922, essendo ciò consentito dalla legge n. 487 del 1949 cui si è dianzi accennato;

b) le donne, per le quali risulti che il licenziamento sia avvenuto per motivi politici, sono ammesse senz'altro ai conseguenti benefici; non è quindi esatto che si facciano discriminazioni in rapporto al sesso a danno delle donne; anzi, nella considerazione che, in quell'epoca, le donne scioperanti erano piuttosto rare, per cui quelle che scioperavano si mettevano molto in vista, alla partecipazione delle donne agli scioperi la commissione deliberante, quando c'è concorso di cause, attribuisce un peso maggiore che non alla partecipazione degli uomini;

c) la questione dei circa 40 esonerati in base all'articolo 69-A del regolamento del personale è in corso di benevolo esame;

d) gli esonerati per la partecipazione ad agitazioni sindacali antifasciste vengono ammessi ai benefici previsti dalla legge anche se non abbiano partecipato allo sciopero dell'agosto 1922. Occorre però, ovviamente, che la commissione unica preposta a tali giudizi si convinca che si tratti di esonerati avvenuti per tali motivi e non di esonerati determinati da altre ragioni. Una diversa interpretazione urterebbe non solo contro la lettera, ma anche contro lo spirito della legge;

e) le disposizioni legislative che disciplinano la riassunzione dei dipendenti statali esonerati durante il fascismo condizionano l'accoglimento delle domande all'accertamento che l'esonero sia venuto esclusivamente per motivi politici, ed al possesso dei requisiti per la permanenza in servizio.

Per quanto concerne l'ultimo alinea, si rammenta che il Governo nella seduta del 30 maggio ultimo scorso non si è opposto alla presa in considerazione del disegno legge presentato dall'onorevole Cappugi a favore degli avventizi licenziati per motivi politici.

Permettetemi, prima di concludere la mia esposizione, che esprima un ringraziamento a tutti i collaboratori del Ministero, che mi hanno aiutato nell'opera da me svolta in questi brevi mesi di permanenza al Ministero stesso.

Debbo, anzitutto, ringraziare i miei collaboratori più vicini, i sottosegretari onorevole Mattarella e senatore Battista, e ringraziare il personale tutto, sia della motorizzazione civile che delle ferrovie dello Stato, augurandomi che tutto il personale, specialmente quello delle ferrovie, comprenda che esso fa parte non di un'azienda privata,

dove si tratta di difendere e tutelare interessi capitalistici, ma di un'azienda dello Stato, cioè una azienda collettiva, una azienda che è di tutto il popolo italiano. Tutti coloro che sono chiamati a lavorare, in qualsiasi modo, in qualsiasi forma, in questa organizzazione, debbono sentire che essa è e deve essere a disposizione degli interessi del popolo italiano. Ogni qualvolta i lavoratori delle ferrovie sono chiamati a svolgere una qualsiasi attività, non devono mai dimenticare che essi, attraverso l'amministrazione ferroviaria, hanno partecipato ad una delle più grandi conquiste che il popolo italiano abbia potuto realizzare, cioè nazionalizzare, rendere proprietà collettiva ciò che prima era proprietà individuale e privata.

È necessario che i lavoratori sentano il bisogno, il dovere, di dimostrare che non è vero che, quando lavorano per la collettività, essi rendono meno di quando lavorano sotto gli occhi vigili del proprietario privato. È necessario che i lavoratori delle ferrovie si convincano che il bene delle ferrovie è il bene del popolo italiano, e quindi anche il loro bene, e per questo occorre che la ferrovia sia messa in condizione di funzionare meglio, di avere una situazione economica sempre migliore, perché è soltanto attraverso una situazione economica migliore dell'azienda ferroviaria che gli stessi ferrovieri avranno la possibilità di migliorare le loro condizioni di vita.

Ecco perché confido di poter avere ancora la collaborazione, non soltanto degli alti dirigenti dell'amministrazione ferroviaria, ma anche del personale tutto, che è un grande elemento nell'attività di una azienda come quella ferroviaria. È necessario che, dal direttore generale all'ultimo manovale ferroviario, tutti siano portati a sentire che essi debbono collaborare fra loro, e collaborare col ministro, affinché effettivamente l'amministrazione ferroviaria esca da questa grave situazione di *deficit* in cui si è venuta a trovare.

Ecco perché, ringraziando i miei collaboratori, spero che essi possano sentire sempre più viva la necessità di questa collaborazione, che non è la collaborazione tra capitale e lavoro, ma tra proprietà collettiva ed i lavoratori, e mi auguro che questa collaborazione possa effettivamente servire, allo stesso tempo, a migliorare le condizioni di vita dei lavoratori e a contribuire al progresso dell'economia italiana. (*Vivi applausi a sinistra, al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato ad altra seduta.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Svolgimento di una proposta d'inchiesta parlamentare.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, in questa seconda parte della seduta vorrei sciogliere la riserva fatta nella seduta di ieri, dopo lo svolgimento delle due interpellanze.

Nella seduta di ieri gli onorevoli Bonomi, Casoni e Coccia, intervenendo nella discussione per fatto personale, in seguito ad accuse loro mosse dall'onorevole Viola e per scagionarsi di esse, hanno affermato, sia pure in forma e con parole diverse, che si trattava di avventatezza o di diffamazione. Ad essi si è aggiunto ora l'onorevole Spataro, il quale stamani mi ha inviato la seguente lettera, di cui do lettura:

« Onorevole Presidente, con riferimento alla seduta di ieri, tengo ad affermare che ho concesso la più ampia facoltà di prova all'onorevole Viola nella querela sporta contro di lui. Mentre respingo nel modo più categorico la sussistenza di tutti gli addebiti da lui mossimi nel corso della sua interpellanza, ripeto che, se posso non curarmi del suo contegno ingiurioso, devo ripetere all'onorevole Viola che, per i fatti attribuitimi, lo ritengo un volgare diffamatore ».

In seguito a ciò, l'onorevole Viola, che aveva già fatto alcuni accenni allo stesso onorevole Spataro nella seduta di ieri, ha chiesto l'applicazione dell'articolo 74 del regolamento, ritenendo lesiva della propria onorabilità l'affermazione dei suoi contraddittori che egli sia un avventato o un diffamatore.

Come la Camera ricorda, mi sono riservato di costituire la Commissione chiesta dall'onorevole Viola, fissando i termini del suo mandato.

Poiché la richiesta è partita dall'onorevole Viola, il quale si è sentito offeso dall'accusa di diffamatore, rivoltagli nel corso della discussione, si tratta di stabilire se l'accusa medesima sia fondata.

La Commissione d'indagine, pertanto, dovrà, in base al resoconto stenografico della seduta di ieri, accertare i modi con cui tale accusa è stata formulata durante la discussione, al fine di giudicare, a norma dell'articolo 74 del regolamento, la fondatezza dell'accusa stessa. Ciò, naturalmente, in relazione ai fatti specifici denunziati dall'onorevole Viola, nel corso della discussione, a carico di coloro che, tacciandolo di diffamatore, lo hanno messo in condizione di sentirsi offeso da questo apprezzamento.

VIOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIOLA. Signor Presidente, il mio fine era quello dell'accertamento preciso della verità. Ritengo che, a questo scopo, sia rispondente l'inchiesta parlamentare proposta dai deputati liberali, che invito cortesemente a non recedere dalla loro iniziativa.

Naturalmente, come già dichiarai ieri, se questa più ampia inchiesta non sarà accordata e se le persone da me chiamate in causa non la accetteranno, io mi avvarrò della facoltà consentitami dall'articolo 74 del regolamento. (*Commenti*).

E poiché tra i nomi che ella, signor Presidente, ha letto non vedo quelli di coloro che, secondo me, sono implicati nella questione della lettera apocrifa, ieri consegnata al tavolo della Presidenza, mi consenta la Camera di fare in merito una dichiarazione.

Nella seduta di ieri l'onorevole Giammarco, chiamato in causa dall'onorevole Proia, ha immediatamente tirato fuori dalla propria tasca, e consegnato alla Presidenza della Camera, la copia fotografica di una lettera apocrifa a me attribuita, il cui testo era già stato diffuso dall'agenzia A.R.I. e pubblicato dal quotidiano *Il Momento*, organi entrambi al servizio di un nostro ministro.

L'onorevole Giammarco, il quale ha ieri confessato di aver fatto circolare nei corridoi della Camera tale documento apocrifo, è pertanto moralmente obbligato a dichiarare in quest'aula da chi lo ha ricevuto, a meno che non voglia assumerne la paternità, in ordine alla sua redazione e alla sua diffusione.

Inoltre lo stesso onorevole Giammarco, qualche giorno prima che io ricevessi una lettera anonima ricattatoria — che ho subito consegnato al direttorio del gruppo e, per esso, agli incaricati dell'inchiesta — ebbe a fare all'onorevole Proia, a mio carico e danno, delle gravi insinuazioni. Poiché le stesse insinuazioni risultarono successivamente, in tutto o in parte, conformi al contenuto della lettera anonima cui mi sono riferito; poiché, infine, data da me in lettura all'onorevole Proia la lettera anonima, questi ebbe a dichiararmi lealmente ed esplicitamente che il suo contenuto corrispondeva a quanto gli aveva detto l'onorevole Giammarco (e questo ho affermato anche al direttorio e ai probiviri durante l'inchiesta), chiedo all'onorevole Giammarco di voler dichiarare in quest'aula, a meno che non voglia assumersi la paternità della lettera anonima, da chi ha ricevuto quelle notizie.

Infine, dato che la rivista *Oggi*, essa pure almeno in questa occasione — al servizio di un ministro, ha recentemente diffuso parte

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

del contenuto della lettera anonima, dato ancora che gli onorevoli Giammarco e Delli Castelli hanno notoriamente assunto in Abruzzo e nei corridoi di questa Camera, nei miei confronti, un atteggiamento che sconfinava nella diffamazione, pur non offrendone gli estremi ai fini legali: riscontrando in tutta questa deplorabile vicenda un'associazione di uomini e di propositi, denunzio alla Camera gli onorevoli Giammarco e Delli Castelli, ciascuno in proprio e in concorso con gli altri quali autori o istigatori, insieme con l'onorevole Spataro, della lettera anonima e della lettera apocrifia, e ciò indipendentemente dalla querela con ampia facoltà di prova che il mio legale sta perfezionando nei confronti dell'agenzia A.R.I. e del quotidiano *Il Momento*.

Mi permetto, per ultimo, di chiedere all'onorevole Presidente della Camera, dato anche che non mi è più consentito di corrispondere col mio gruppo nell'attuale posizione di sospenso, di volersi far consegnare dagli onorevoli Scalfaro, Lazzati e Benvenuti, o dai probiviri che li hanno sostituiti, la lettera anonima originale, essendo tra noi intercorso l'accordo che mi avrebbero restituito il documento, dopo averne fatta fare copia. Questa mia ultima richiesta ha lo scopo di mettere anche la lettera anonima, insieme con la copia della lettera apocrifia, a disposizione della Commissione parlamentare di inchiesta.

GIAMMARCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIAMMARCO. Non ho nulla da aggiungere a ciò che ho detto ieri sera. Ieri sera, prima ancora che, così apertamente, quel signore diffamasse uomini e donne, i quali hanno diritto fino a prova contraria a tutto il rispetto, io mi sono già avvalso del mio diritto di richiamarmi all'articolo 74 del regolamento per una inchiesta a mio carico. Ripeto oggi tale richiesta. (*Commenti*).

DELLI CASTELLI FILOMENA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELLI CASTELLI FILOMENA. Non ho mai conosciuto l'onorevole Viola, e mi dispiace di non averlo conosciuto prima che egli fosse inserito nella lista della democrazia cristiana di Abruzzo; se l'avessi conosciuto prima, io non avrei aderito alla lista della democrazia cristiana di Abruzzo. Io ritorco alla bassezza di uomini che dicono di essere i fautori di una politica di rinnovamento in Italia, ritorco a loro disonore e a loro svantaggio tutte quelle diffamazioni, tutte quelle

insinuazioni che per mesi hanno insozzato veramente questa nostra aula, questi nostri corridoi di Montecitorio. (*Commenti all'estrema sinistra*). Io non ho avuto nulla a che fare, nè con lettere anonime, nè con insinuazioni, nè con pettegolezzi, nei confronti di chiunque! Gli avversari mi conoscono bene nel mio Abruzzo, e il mio Abruzzo, dopo tutte le insinuazioni (*Commenti all'estrema sinistra*) e le lettere anonime venute proprio da quella parte, ha voluto riconfermare alla propria rappresentante tutta la stima. L'onorevole Viola se la prende con le lettere anonime e con le cannonate alla luna: segua il corso della procedura, che a sua volta ha stabilito di voler seguire. Noi abbiamo una sola procedura: quella di rispondere a fronte alta di tutte le nostre azioni, quella di non aver mai scritto e neppure immaginato di scrivere lettere anonime; quella di non aver mai parlato nei confronti di questo onorevole accusatore nei corridoi di Montecitorio, non avendo per lui alcuna stima, non avendo alcuna stima di quest'uomo che si permette, prima ancora di avere le prove complete nelle proprie mani, di mettere il paese, la stampa e Montecitorio sulla bocca della minutaglia della nostra gente d'Italia (*Interruzioni alla estrema sinistra — Commenti*) che vede in noi dei deputati che, invece di fare il loro dovere e di pensare alle cose serie, si mettono semplicemente a dare esempio di cattivo costume politico, azzannandosi l'un l'altro! (*Interruzioni all'estrema sinistra*). L'onorevole Viola deve sapere che io sono persona che so rispondere benissimo a fronte alta e coraggiosamente a tutti gli attacchi, e ripeto: non ho avuto mai a che fare con lettere anonime e non ho mai parlato con l'onorevole Giammarco. Io non intendo occuparmi di queste cose; se ne occupi l'onorevole Viola, e, se ha il coraggio di andare fino in fondo, si assuma le sue responsabilità. (*Vivi applausi al centro e a destra — Commenti all'estrema sinistra*).

VIOLA. Dice le stesse sciocchezze che dicono l'onorevole Spataro e altri!

PERRONE CAPANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERRONE CAPANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, giunte le cose al punto in cui ora sono, noi riteniamo — ad eliminare ogni incertezza sul nostro operato e sul nostro atteggiamento — di dover chiedere che la Camera si pronunci con un voto sulla nostra richiesta, che manteniamo. Chiediamo, cioè, che la Camera deliberi sulla presa in considerazione della nostra proposta.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Circa le ragioni che sorreggono questa proposta di nomina di una Commissione d'inchiesta parlamentare, mi riporto a ciò che ho detto ieri sera, riservandomi il diritto di replicare dopo che la discussione si sarà svolta e saranno stati uditi coloro che si dovessero opporre alla proposta stessa.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poichè la questione si presenta ancora nella posizione di ieri, in fine di seduta, e l'onorevole Viola si riserva di confermare il suo ricorso all'articolo 74 del regolamento, dopo la presa in considerazione o meno della proposta dell'onorevole Perrone Capano ed altri, e poichè d'altra parte l'onorevole Perrone Capano ha dichiarato di mantenerla, io non posso procedere per ora alla composizione della Commissione di indagine, che devo rimandare ad una successiva fase.

AMADEO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su quale argomento, onorevole Amadeo?

AMADEO. Trovo una contraddizione tra la posizione presa dall'onorevole Perrone Capano e la posizione presa anteriormente dall'onorevole Giammarco. (*Commenti alla estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Mi permetta, onorevole Amadeo: la questione dell'onorevole Giammarco riguarda un fatto specifico, cioè la diffusione di una lettera che l'onorevole Viola dichiara apocrifia. È un problema del tutto circoscritto e particolare. Mi dica se ha altre ragioni per parlare.

AMADEO. Io mi trovo in questa condizione morale...

PRESIDENTE. Onorevole Amadeo, vi è una sede in cui ella può parlare della questione più generale, e cioè nella discussione per la presa in considerazione della proposta Perrone Capano. Perché, altrimenti, su che cosa discutiamo?

Qui siamo di fronte ad un ricorso all'articolo 74, a cui il regolamento dà diritto senza alcuna discussione; siamo di fronte inoltre, ad una proposta di legge, ora considerata già svolta, sulla quale si deve decidere per la presa in considerazione. Su tale proposta di legge possono parlare il proponente, naturalmente in appoggio alla proposta stessa, e soltanto un deputato contro.

Questa è la posizione secondo il regolamento e i termini che esso fissa in questi casi. Ella, onorevole Amadeo, parli contro la presa in considerazione, sviluppando le ragioni per cui ella contrasta la proposta.

AMADEO. Allora, signor Presidente, mi riservo di esprimere il mio pensiero in sede di dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Si dia lettura, per chiarezza, della proposta di inchiesta parlamentare presentata degli onorevoli Perrone Capano, Coccu Ortu e Casalnuovo:

« Sulla fondatezza, o meno, delle accuse mosse dall'onorevole Ettore Viola nei confronti di onorevoli membri del Parlamento e del Governo ».

SULLO, *Segretario*, legge:

« *Articolo 1.* — È disposta un'inchiesta parlamentare per accertare il fondamento delle accuse che a mezzo della stampa l'onorevole Ettore Viola ha diretto contro alcuni membri del Parlamento e del Governo.

« *Articolo 2.* — È istituita all'uopo apposita Commissione ed il Presidente della Camera è delegato per la nomina dei componenti di essa ».

BETTIOL GIUSEPPE. Chiedo di parlare contro la presa in considerazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTIOL GIUSEPPE. Parlo contro la presa in considerazione della proposta di legge presentata dagli onorevoli Perrone Capano, Cocco Ortu e Casalnuovo. È veramente una cosa sorprendente che, proprio da parte liberale, sia stata presentata una proposta di questo genere. Dico sorprendente perché, conoscendo a fondo il pensiero giuridico e politico del liberalismo ed essendomi abbeverato lungamente alle fonti di questo pensiero politico (*Commenti all'estrema sinistra*), pensavo che gli onorevoli proponenti liberali ricordassero alcuni di quei particolari, sacrosanti principi dei quali o con i quali hanno cercato di influenzare l'evoluzione politica nel secolo scorso ed in questo secolo, purtroppo, con poco successo. Il problema riguarda sempre i rapporti tra diritto e giurisdizione da un lato, e politica dall'altro. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Ieri l'onorevole Perrone Capano ci ha detto che, nel contrasto tra quella che può essere una esigenza di diritto ed una esigenza di politica, è la politica che deve avere la prevalenza.

È molto strana questa tesi, proprio se essa ci viene esposta da un esponente del pensiero liberale, il quale doveva riaffermare la sovranità, in questo particolare campo, del diritto, su ogni e qualsiasi considerazione di carattere politico. I termini del problema, infatti, sono termini giuridici, e come tali

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

essi vanno trattati: siamo di fronte ad un problema nel quale vi sono aspetti e rapporti tra potere legislativo ed autorità giudiziaria. Noi riteniamo che tutte le volte in cui si vuole bandire o sottovalutare l'importanza dell'intervento dell'autorità giudiziaria di fronte ad una questione che interessa, per natura sua, l'autorità giudiziaria stessa — per natura sua, ripeto — si pongono le premesse per un capovolgimento dei termini della vita democratica. Perché, nella evoluzione del pensiero politico democratico, noi abbiamo sempre assistito a quella che può essere una doverosa abdicazione del potere legislativo circa la pretesa di trasformarsi in autorità giudiziaria, in potere giudiziario.

Lo dimostra il fatto recente della nostra storia: è stata abolita, cioè, l'Alta Corte di giustizia per il Senato, nel senso che non esiste più questo foro speciale, questo foro di carattere puramente politico e feudale nell'ambito di un ramo del Parlamento. Questa è una prova che, in un regime democratico, i confini tra autorità legislativa ed autorità giudiziaria sono confini ben netti, precisi, e che non si possono scavalcare con facilità, se non si vuole determinare un naufragio di quelle che sono le strutture del vivere democratico. Vi è, poi, nell'ambito della nostra stessa Costituzione, un principio fondamentale, senza del quale noi non potremmo concepire più possibilità di vivere in un regime democratico: il principio, cioè, che nessuno può essere distolto dai suoi giudici naturali, e questi sono rappresentati dall'autorità giudiziaria. (*Interruzione del deputato Lopardi — Commenti al centro*). Quando un deputato ha scelto questa strada, non v'è nessun potere da doversi riconoscere, per impedire al deputato di adire quel giudice, come stabilisce la stessa Costituzione.

Ed è quindi veramente strano come queste vestali del liberalismo e della Costituzione vogliano insistere su una proposta che trova nella Costituzione una preclusione netta e precisa; vogliano veramente calpestare i principi democratici e tradizionali del liberalismo politico, del liberalismo giuridico, ancorato al riconoscimento della divisione dei poteri ed alla preminenza dell'autorità giudiziaria sul Parlamento stesso.

Onorevoli colleghi, vi sono ragioni di carattere costituzionale, vi sono ragioni di carattere giuridico, vi sono ragioni squisitamente di carattere politico le quali sono tali da impedire che la Camera possa approvare questo progetto di legge presentato dal gruppo liberale. Anche se noi prendiamo in esame

l'articolo 82, vediamo come quella commissione vagheggiata dai proponenti per questi particolari casi non possa comunque rispondere né alla lettera né allo spirito dell'articolo 82: perché le commissioni di inchiesta parlamentare, in base alla lettera e allo spirito dell'articolo 82, nulla hanno a che vedere con altre commissioni di inchiesta in relazione a fatti che possono ledere la reputazione o il buon nome di membri di questa Assemblea. Anche per questa particolare ragione di carattere letterale, noi non possiamo, non dobbiamo prendere in considerazione la proposta dei colleghi liberali, ai quali io esprimo l'augurio di essere altra volta più fortunati nel redigere progetti di legge che veramente siano consoni alla lettera e allo spirito della Costituzione, ed alla tradizione del pensiero giuridico e politico del liberalismo. (*Vivi applausi al centro e a destra*).

PERRONE CAPANO. Chiedo di replicare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERRONE CAPANO. Onorevoli colleghi, credo che l'onorevole Bettiol abbia scelto la via meno indicata per pronunciarsi contro la presa in considerazione della nostra proposta. Egli ci vuol dare una lezione di storia, di politica, di liberalismo. Mi permetta, rispondendogli, non dico di dargli a mia volta una lezione, ma di richiamarlo ad una considerazione di sensibilità. Qui non si pone, infatti, un problema di rapporti tra potere giudiziario e potere politico, tra diritto e politica; ma anzitutto, sui binari della Costituzione, quindi su terreno perfettamente costituzionale, una questione di sensibilità. Sono grandi e belle le parole che magnificano il potere giudiziario e che lo pongono al disopra di tutti gli altri poteri, ma non è con le grandi parole che si risolvono i problemi che hanno una attualità, una contingenza, una urgenza inderogabile. Il ministro risponde del suo operato (lo dice la Costituzione) di fronte al Parlamento (io parlo in astratto, non riferendomi naturalmente ad accuse concrete, ma per rispondere all'onorevole Bettiol sul terreno sul quale egli mi ha invitato). Quando la Costituzione parla di operato del ministro, si riferisce non solo a tutto ciò che ha riguardo strettamente alla sua attività amministrativa e politica, ma al complesso, in sostanza, della sua attività personale, e quindi indiscutibilmente anche al modo come egli agisce sul terreno morale e sul terreno politico generale.

Indubbiamente è così, non si può fare una distinzione netta. Tutte le volte che si pone

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

una questione di responsabilità di un ministro, o per la sua attività precedente alla sua assunzione al Governo, o per l'attività da lui svolta durante la sua permanenza al Governo, si pone un problema politico, di sensibilità politica, che non può non essere di competenza del Parlamento, prima che di qualsiasi altro istituto.

Ieri sera, pur nella condizione disgraziata in cui fui costretto a parlare, tardi, di fronte ad una Camera stanca, mi trattenni su questo aspetto del problema e ricordai come non vi fosse dubbio che, anche nei confronti delle azioni dei deputati, il potere giudiziario arriva sempre dopo il potere politico, e come esso possa essere adito soltanto tutte quelle volte che in quelle azioni risulti il concorso di riflessi penalistici. Vi sono, invece, delle accuse (e tra quelle mosse dall'onorevole Viola è facile identificarne alcune), che non hanno alcun punto di contatto con la materia strettamente penalistica, cioè con reati previsti dal codice penale, ma che non per ciò non sono tuttavia dotate di un aspetto che potrebbe essere deplorabile. Ricordo a me stesso che la legge sullo stato giuridico degli impiegati stabilisce che, quando un funzionario è sottoposto a processo, se prosciolto perché il fatto non costituisce reato, egli rimane tuttavia in stato di inquisizione perché deve il consiglio di disciplina, da cui egli dipende, stabilire se il fatto non costituente reato costituisca tuttavia qualche cosa di illecito.

Una voce a destra. Dopo, dunque.

PERRONE CAPANO. Sì, ma frattanto vi è la sospensione dell'impiegato dall'esercizio delle sue funzioni. L'impiegato, una volta contestatagli con un mandato di comparizione o di cattura un'imputazione, è sospeso dall'esercizio delle sue funzioni, e in esse può essere reintegrato solamente dopo che sia intervenuta una sentenza di piena assoluzione per non aver commesso il fatto. In ogni altro caso di assoluzione permane la sospensione, che può essere anche mantenuta e dichiarata irrevocabile, fino a quando non sia intervenuto il potere disciplinare a risolvere definitivamente la questione.

Ora è impossibile che dei deputati possano essere sospesi interinalmente: la situazione morale che riguarda i deputati ha, dunque, un aspetto particolare.

E qui richiamo al ricordo dell'onorevole Bettiol, non come professore o scienziato, ma come semplice cittadino, i precedenti storici della materia. Ricordo a lui una cosa che, forse, ha dimenticata e che gli dimostra come

non sia rispondente al vero ciò che egli ha detto, che, cioè, nei riguardi dei ministri e dei deputati, sia stata ormai stabilita la competenza esclusiva della giurisdizione ordinaria. La Costituzione prevede, nei riguardi dei ministri, la competenza della Corte costituzionale: di un organo, cioè, che non è esclusivamente giudiziario, ma anche politico, in quanto una parte notevole dei membri di essa è eletta dal Parlamento. E, se non erro, è recente una iniziativa parlamentare, della quale hanno parlato i giornali, degli onorevoli Leone Giovanni, Tesauro ed altri di parte democristiana, la quale smentisce in pieno l'assunto dell'onorevole Bettiol, che, cioè, per stare alle sane tradizioni, bisogna nei confronti dei deputati estromettere del tutto il Parlamento. Mi sembra, infatti, di ricordare che la proposta abbia per oggetto precisamente questo scopo: di sottoporre i deputati e i senatori, in caso di incriminazione, alla giurisdizione speciale del Parlamento.

Una voce al centro. Ma dove sta questa proposta?

PERRONE CAPANO. Abbiamo letto così sui giornali di parte vostra, che, del resto, sono la stragrande maggioranza. Comunque, checché ne sia di questa proposta, della quale parleremo al momento opportuno, io confermo che non vi è assolutamente alcun contrasto, anzi aderenza assoluta, tra i principi liberali, fra la prassi liberale e la nostra iniziativa. Questa è stata ispirata, come ho detto ieri sera, esclusivamente alla finalità di riportare il Parlamento sul piano del prestigio che ha il diritto di avere e che noi abbiamo il dovere di conservargli! Essa tende, inoltre, a salvare l'esercizio delle prerogative parlamentari, di fronte a questo tentativo di storno, di deviazione di esse.

Dunque, si inoltri la nostra proposta, e la Camera decida; e non si venga a dire che ci siamo messi contro la tradizione liberale! Se riandiamo rapidamente il passato della nostra Camera, del nostro Parlamento nel periodo prefascista, cioè nel periodo di affermazione della democrazia parlamentare, troviamo ad ogni pie' sospinto pagine le quali dimostrano l'esattezza di questo nostro assunto, perché, se non vado errato, partì proprio dai banchi liberali la proposta d'inchiesta in ordine allo scandalo del palazzo di giustizia: essa fu promossa dall'onorevole Libertini. Venne dai banchi di parte liberale la proposta d'inchiesta parlamentare sui fatti relativi alla Banca Romana! E, quando un ministro fu accusato di fatti che potevano essere profondamente infamanti della sua onorabi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

lità, quel ministro, Giovanni Bettiol, sporgendo querela, si dimise. Con ciò egli non mancò affatto ai doveri che l'onorevole Presidente del Consiglio ieri sera ricordava, ma detta prova di estrema sensibilità.

Si comprende come non possa e non debba bastare una qualsiasi accusa contro un ministro perchè il ministro si dimetta. Di fronte ad accuse che non abbiano alcun fondamento, un ministro può rimanere in carica. Ma, quando egli, di fronte alle accuse, sente la delicatezza della sua posizione e, per effetto di questa, adisce il magistrato, allora nasce il dovere di riserbare una posizione di assoluta indipendenza nei suoi confronti alla magistratura! (*Applausi a sinistra e all'estrema sinistra*).

Pervenendo a questa conclusione, signor Presidente, noi riaffermiamo la pozzività e la consistenza profondamente giusta della nostra richiesta. Noi diciamo che, intonata ai principi e alle tradizioni liberali, e ispirata ad un profondo senso di delicatezza e di sensibilità politica, questa proposta deve essere vagliata dal Parlamento. Il Parlamento avvertirà la stessa nostra sensibilità e le darà ingresso! (*Applausi a sinistra e all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Informo la Camera che sulla presa in considerazione della proposta di legge dell'onorevole Perrone Capano è stata chiesta la votazione per appello nominale dagli onorevoli Giolitti, Audisio, Natta, Magnani, Cucchi, Lozza, Pajetta Gian Carlo, Di Vittorio, Natoli Aldo, Longo, Barontini, Giavi, Pessi, Marabini, Jacoponi e Rossi Maria Maddalena.

AMADEO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMADEO. Onorevoli colleghi, ieri, ed oggi ancora, considerando lo svolgimento delle interpellanze e gli antefatti, nella mia coscienza mi ponevo in questa posizione: erano state sollevate delle accuse fuori di qui. Gli accusati, come qualsiasi altro cittadino, avevano eletta la via della magistratura ordinaria. Questa scelta doveva assorbire ed esaurire l'ambito di accuse che erano state mosse fuori del Parlamento. Ma ieri l'onorevole Viola, nello sviluppo della sua interpellanza, ha approfondito e ha allargato l'ambito di quelle accuse, sia nei confronti dei deputati precedentemente indicati, sia nei confronti di altri membri del Parlamento.

In questo stato di cose, mi attendevo che gli accusati chiedessero alla Presidenza l'applicazione della norma regolamentare dell'arti-

colo 74, perchè non posso assolutamente ammettere che chi è toccato in quest'aula da un'accusa possa limitarsi ad invitare l'accusatore a ripetere le accuse fuori di qui, per poter adire l'autorità giudiziaria. Quanto è detto qui, dà possibilità agli accusati di difendersi in altro modo, nel modo stabilito dal regolamento parlamentare.

Ma oggi constato che, eccezion fatta dell'onorevole Giammarco, il quale ha invocato l'applicazione dell'articolo 74, altri ciò non ha fatto; e lo stesso onorevole Viola subordina la sua richiesta all'esito della proposta di inchiesta parlamentare. In questo stato di cose, nella mia coscienza, io, col più grande rammarico — perchè ritengo che l'opportunità e la logica dovevano portare ad altra conclusione — dichiaro che voterò a favore dell'inchiesta parlamentare. (*Applausi alla estrema sinistra*).

GIANNINI GUGLIELMO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANNINI GUGLIELMO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è con dispiacere che prendo la parola su questo episodio che, fino a questo momento, si presenta alla mia fantasia come un pettegolezzo abruzzese. Non credo che le ragioni di questa faccenda si debbano però ricercare in questo pettegolezzo abruzzese: credo che le sue ragioni siano più lontane e vadano ricercate nel 18 aprile, ossia in quella giornata faticosa in cui si stabilì, per la prima volta nella storia d'Italia, il bipartitismo politico, ossia si stabilì l'esistenza di due soli grandi partiti, ad eccezione di tutti gli altri, dando la maggioranza assoluta a un solo partito.

Noi eravamo abituati, in Italia, prima del fascismo, a una cinematografia di ministeri. Non si pensava che un Governo dovesse durare molto tempo. Poi venne il Governo fascista, che durò un po' troppo, e si sperava, da parte di coloro che amano avvicinarsi al Governo, che fosse ripristinato l'uso delle cosiddette « andate e ritorni »: « Io vado, rimango un po' di tempo, me ne vado, poi vieni tu, ecc. ».

È accaduto che, con le elezioni del 18 aprile, si è richiuso questo periodo degli « andirivieni »; e allora non vi è più altro mezzo, per rovesciare il Governo, che ha i suoi voti di maggioranza, se non la politica dello scandalo. A questo punto, se mi fosse lecito formulare una proposta al Parlamento, proporrei di istituire una « giunta permanente degli scandali », per poterli esaminare con la stessa diligenza con la quale la Giunta delle

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

elezioni esamina tutti i casi, dubbi e meno dubbi, che le vengono sottoposti. Ciò, perché è difficile per molti di noi (ed io mi metto fra questi) capire dove e quando uno scandalo è sincero, nascente dal bisogno di difendere, di proclamare, di imporre la verità, e quando, invece, lo scandalo ha altre ragioni, non voglio dire meno nobili, ma indubbiamente meno chiare.

È per questo che io non comprendo l'azione di quei colleghi che hanno voluto l'inchiesta parlamentare; ma devo confessare che non comprendo nemmeno certe insistenze per volerla a qualunque costo, quando noi l'inchiesta, praticamente, l'abbiamo ammessa. Perché, anche quando sarà respinta — e io spero che non lo sia, pur riservando al mio voto una speciale significazione — la proposta liberale, rimangono in piedi le richieste degli onorevoli Viola ed altri che, in base all'articolo 74, praticamente, impongono l'inchiesta, che non si può non fare, che non può essere limitata: perché, anche se il nostro illustre e prudente Presidente volesse racchiuderla nei limiti giuridici che devono avere queste indagini, è logico che, attraverso lo sviluppo di esse, qualsiasi commissione si potrà trovare nella necessità di richiedere un supplemento e un allargamento di poteri. Praticamente, l'inchiesta l'abbiamo ammessa. Quindi, è la materia del contendere che io non vedo.

Ma vi è un'altra cosa molto dolorosa, onorevoli colleghi: una cosa che è stata accennata ieri dai banchi di sinistra, e cioè che nel paese vi è ormai la persuasione che la carica di deputato o di senatore e la qualifica di delinquente comune siano sinonimi. (*Commenti*). Sì! Vi è, in gran parte, questa convinzione, onorevoli colleghi! Non crediate che il pubblico, in Italia e in qualsiasi altra nazione, sia composto solamente da uomini che sappiano leggere, scrivere, comprendere ciò che leggono. Purtroppo, v'è molta gente che non sa, e giudica sull'impressione, sulle voci; ed è, in sostanza, finora una serie di voci che è stata portata qui in Parlamento. Io ho sentito dire cose che avrei voluto vedere confortate da prove indiscutibili.

Naturalmente, queste voci le conosciamo tutti ed io sono stanco di sentirmi continuamente dire che il tale ha guadagnato i miliardi e il tal'altro ha fatto dei colossali affari. Qui, salvo poche eccezioni che l'inchiesta rivelerà o non rivelerà, non vi sono uomini che facciano male: vi sono degli illusi, dei sognatori, anche uomini che si sacrificano, non so se per volontà di potere o per l'allucinante miraggio di essere ministri, e spesso trascurano

gli affari e gli affetti più cari. Io penso a quanto guadagnerebbe il mio ottima collega Di Vittorio se facesse il direttore di un'azienda agricola (*Si ride*). Certamente cento volte di più di quanto non guadagni a fare la vita che fa, alla testa della Confederazione del lavoro. Penso a quanto guadagnerebbe il mio ottimo collega Campilli se, invece di ostinarsi a fare il ministro, volesse fare l'uomo di affari, che sa fare tanto bene: non soffrirebbe certamente le limitazioni che ha oggi. E questo valga per tutti, per tanti avvocati che devono rifiutare certe cause, per tanti altri professionisti che devono rinunciare a certi guadagni, solo per il piacere di sedere qui dentro.

Naturalmente anch'io sono stato vittima di queste voci: per molto tempo si è detto che ero pagato dall'America, poi dall'Inghilterra, poi dal Vaticano, poi dalla Russia, e, disgraziatamente, nessuna di queste voci era vera! (*ilarità*).

All'onorevole Togliatti è stato attribuito il disegno di finanziarmi; ma devo, forse, attribuire alla gentile timidezza di questo mio collega se egli effettivamente non è mai venuto con delle somme a rafforzare l'opera mia. Si è detto che gli industriali mi hanno finanziato, e hanno finanziato il mio partito. È vero, in parte: essi hanno finanziato gli altri nel mio partito, per cacciar via me.

Il fatto è che, il più delle volte, si compiono azioni non brillanti che non si farebbero per sé o per i propri figli, ma che si fanno per i partiti. Il mio partito è andato benissimo fino a quando ha adoperato il mio denaro, quel molto denaro che guadagnavo con *L'Uomo qualunque* quando andava benissimo; prova ne sia che, quando il giornale ha cessato di guadagnare, il partito si è disorganizzato. Noi sappiamo cosa costano i partiti.

Ora, io deploro che si venga in questa Camera a portare delle accuse senza le prove.

VIOLA. Come lo sa? Non le ho ancora presentate.

GIANNINI GUGLIELMO. Se vi sono accuse da fare, non vi è bisogno di commissioni di inchiesta o di magistrati: si portino queste accuse, se ne diano le prove.

VIOLA. La commissione è necessaria, perché le esamini.

GIANNINI GUGLIELMO. Si diano le prove su un giornale qualsiasi. Io, se avessi prove contro qualcuno, e volessi tirarle fuori, le tirerei fuori al di sopra di commissioni di inchiesta, di magistrati, di governi, di camere: le tirerei fuori.

Si tirino fuori queste prove, e principalmente non si diffami tutta una categoria di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

persone! Nasce, ora, il problema personale del come votare.

Il mio impulso sarebbe di votare a favore della Commissione di inchiesta, senonché questo voto avrebbe un significato che io non voglio abbia. Il voto contrario avrebbe egualmente un significato.

Mi asterrò, quindi, dal voto, intendendo dare un significato di protesta a questa mia astensione; e mi auguro che si crei quell'organo giudicante, non solamente della nostra moralità, signor Presidente, onorevoli colleghi, ma anche della nostra intelligenza, perché non si assista più allo spettacolo miserando di cui stiamo dando prova al paese, non solamente da oggi, ma da quando è cominciata la battaglia extra-parlamentare, la quale si combatte con altri mezzi, e non con quello delle vociferazioni.

ROBERTI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io non voglio ripetere, in occasione della conclusione di questo dibattito, la vecchia massima: *oportet ut scandala eveniant*; io dico il contrario: deploro che gli scandali avvengano, perché degli scandali, quale che possa esserne il risultato giudiziario o politico, resta sempre qualche cosa di infamante, non soltanto per le persone e per i gruppi politici, ma per l'intera nazione che ne è la espressione. Vi sono esempi infiniti: basti ricordare l'ultimo scandalo dei generali in Francia: comunque sia andato a finire quello scandalo, qualcosa del prestigio della Francia è caduto ed è stato macchiato.

Tuttavia, signor Presidente, quando lo scandalo è avvenuto, non si può seppellirlo; sarebbe peggio. Io mi rendo perfettamente conto degli alti motivi morali, politici ed umani che hanno spinto la direzione del partito democristiano a far esaminare le accuse dell'onorevole Viola dai probiviri del proprio partito; il meno che un partito possa fare quando alcuni dei suoi esponenti sono attaccati da accuse così gravi, è quello di far esaminare dagli organi responsabili del proprio partito la sussistenza o meno di queste accuse. E mi spiego perfettamente l'atto di solidarietà che il Presidente del Consiglio, a nome di tutto il Governo, ha ritenuto di dover dare ai suoi colleghi colpiti da tali accuse. È il meno che si possa fare nei confronti dei propri compagni di partito, di fede politica, di lavoro, di quei compagni che si sono scelti per ragioni di fiducia: sa-

rebbe impossibile una fede politica se poi si gettassero allo sbaraglio questi compagni.

Ma compiuto il gesto di solidarietà del partito nei confronti di compagni di fede, quando la questione è portata in Parlamento e si richiede una inchiesta parlamentare, io credo che a questa inchiesta parlamentare si debba aderire.

Non voglio adesso entrare nella disquisizione di natura politica e giuridica apertasi fra l'onorevole Bettiol e l'onorevole Perrone Capano: vi sono argomenti a favore dell'una ed argomenti a favore dell'altra tesi. Io propendo per la tesi sostenuta dall'onorevole Perrone Capano, ma non voglio respingere la preoccupazione di garantire la tutela del giudice naturale, avanzata dall'onorevole Bettiol. Qui però il fatto politico è preminente. Quando l'inchiesta parlamentare è richiesta, all'inchiesta parlamentare bisogna arrivare.

Onorevole Presidente del Consiglio, è possibile che dei ministri in carica continuino a svolgere la loro opera, se queste accuse non siano vagliate da quella Commissione di inchiesta che viene sollecitata a norma dell'articolo 82 della Costituzione?

Un ministro in carica è il capo di una amministrazione, ha un potere direttivo e disciplinare nei confronti dei propri dipendenti, deve risolvere dei ricorsi gerarchici, che si riferiscono a problemi morali, politici e costituzionali. Quale autorità potrebbe avere un ministro discusso da tutti i dipendenti e dai cittadini?

Tutta l'amministrazione dello Stato resta inficiata da una simile situazione, a meno che non si voglia quella inchiesta prevista dall'articolo 82, e che da quella inchiesta queste altissime personalità non vengano illuminate nella loro onestà.

Nessuna prevenzione, quindi, nei confronti di alcuno; nessun dubbio metodico, Saremmo rovinati, se dovessimo procedere con il dubbio metodico. È giusto che la presunzione debba essere a favore. Ma, quando si propone l'inchiesta, quando l'inchiesta viene presentata al Parlamento, io credo che sia retto dovere di tutti noi, rappresentanti del popolo, di aderire a che l'inchiesta si svolga.

Per queste considerazioni, io dichiaro di votare a favore della proposta d'inchiesta parlamentare presentata dagli onorevoli Perrone Capano ed altri.

CAPPI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPI. Onorevoli colleghi, ho l'impressione, dalle dichiarazioni di voto che hanno

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

preceduto la mia e dal contegno delle varie parti della Camera, che, probabilmente, il gruppo democristiano sarà solo a votare contro la proposta di inchiesta parlamentare.

Questo non mi turba. Agli uomini, specie agli uomini politici, sarà accaduto altre volte nella vita di essere soli a sostenere ciò che credono giustizia e verità, soli di fronte alla propria coscienza (*Commenti*) e domani di fronte al giudizio della storia.

Chi vi parla, ed il suo gruppo, che in adunanza ha deliberato conformemente alla mia dichiarazione, sono convinti di rendere omaggio alla verità; e se, dato l'ambiente, questo omaggio che si rende alla verità esige un certo coraggio ed espone a certe difficoltà, tanto più nobile noi crediamo sia il nostro contegno (*Commenti*).

Onorevoli colleghi, io devo, senza ripetere le vicende che hanno preceduto la discussione odierna, rivendicare la correttezza, e qualche cosa di più, con cui il gruppo democristiano ha reagito contro le accuse pubblicate il 19 aprile dal giornale *l'Italia di oggi*. Sfido chiunque a smentirmi: che cosa di più avrebbe potuto fare qualsiasi altro gruppo? Non erano passate che poche ore dalla pubblicazione di quel giornale che l'autore fu chiamato dal comitato direttivo del gruppo, e poiché nell'articolo non si faceva alcun nome e le stesse accuse erano assai vaghe e generiche, si chiese perentoriamente all'onorevole Viola che specificasse persone e fatti.

L'onorevole Viola ebbe la più ampia libertà di dire tutto quel che credeva di dire e di denunciare tutto quel che credeva di denunciare; ed egli ebbe — lo debbo riconoscere — la lealtà di scrivere una lettera al giornale *Il Paese* in cui riconosceva che nessuna pressione di alcun genere e nessuna interferenza erano intervenute in questa fase della questione.

Egli parlò, egli scrisse, egli produsse tutto ciò che voleva, e quando gli fu chiesto se altro aveva da dire rispose che altro non aveva da dire. Soltanto dopo, in una intervista, affermò che aveva parlato ai probiviri con una certa riserva mentale e non aveva detto tutto. Ma questo è affar suo.

La realtà indistruttibile è che egli ebbe la massima libertà di denunciare e di accusare. (*Interruzioni all'estrema sinistra*). Mi dispiace che si voglia, sia pure moderatamente, interrompere queste mie dichiarazioni. Quanta faziosità in chi dovrebbe essere giudice!

Un secondo punto va richiamato, onorevoli colleghi. Poiché, come è noto, le accuse

erano state ricevute da tre membri del comitato direttivo del gruppo, era sorto il dubbio se per affrettare la decisione non fosse opportuno che il comitato direttivo prendesse esso stesso una decisione. Il comitato direttivo ritenne di no, dato che, secondo il regolamento del gruppo, esisteva un organo *ad hoc* per l'esame delle accuse di carattere morale, cioè il collegio dei probiviri. Il comitato direttivo del gruppo, pur affrontando i danni di un prolungarsi dell'inchiesta, si spogliò del suo diritto o della sua facoltà di decidere e volle che la decisione fosse demandata a quei tre uomini che dall'assemblea plenaria del gruppo, con schede segrete, erano stati nominati a comporre il collegio dei probiviri con quella specifica competenza.

E i probiviri hanno compiuto il loro dovere. Da nessuna parte, neanche da quella dell'accusatore, è partito il sospetto che qualsiasi interferenza si sia avuta sulla condotta e sulla decisione di questi tre uomini, nei cui riguardi, del resto, anche qui l'onorevole Viola, come ai tre che avevano raccolto le accuse e ai membri del comitato direttivo, dichiarò che li riconosceva per dei galantuomini.

Tutto questo per ciò che riguarda il passato. Sicché tutte le accuse di insabbiamento, tutte le accuse di tentativi di coprire lo scandalo sono assolutamente insussistenti. E almeno alcuni di voi, pur nella passione che spinge alla ricerca della verità, in quella stessa accusa che ha fatto l'onorevole Viola di non essere stato ricevuto dal Presidente del Consiglio nonostante le due o tre istanze che egli fece all'onorevole Andreotti, debbono vedere la tranquilla coscienza del partito democratico cristiano di fronte a queste accuse: perché, se tale tranquilla coscienza non avesse avuto, ben facile o per lo meno opportuno gli sarebbe sembrato il tentativo di sentire l'onorevole Viola e di vedere se nel chiuso ambito del partito le cose si potessero aggiustare. Ho piacere oggi che quell'incontro non sia avvenuto.

E così l'onorevole Viola ha potuto, senza però avvertire il nuovo comitato direttivo e il nuovo presidente del gruppo (verso il quale — tengo a precisarlo — aveva pochi mesi prima manifestato la sua stima), pubblicare quell'articolo. Chiudo con ciò quanto riguarda il passato, ma lo dovevo dire a tutela della condotta e della dignità del gruppo cui ho l'onore di presiedere.

E veniamo al punto della inchiesta parlamentare. Onorevoli colleghi, anche a questo proposito si sono verificati degli strani,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

direi, obnubilamenti mentali. Non ripeterò le discussioni giuridiche fatte dall'onorevole Bettiol e dall'onorevole Perrone Capano. Mi richiamo anzitutto alla sostanza dei fatti. Le accuse lanciate contro il gruppo democratico cristiano sono state lanciate non in Parlamento, bensì lanciate fuori del Parlamento sulla pubblica stampa. (*Commenti all'estrema sinistra*). Questo è un dato di fatto, e ne vedremo le conseguenze. Ad ogni modo, le accuse si distinguono in due serie ben diverse. Vi sono accuse di carattere personale che ledono l'onore, la reputazione o il decoro di alcuni deputati; alcuni deputati che, mi permetto di sottolineare, sono via via diminuiti di numero, perché l'onorevole Viola, dinanzi ai probiviri e al comitato direttivo del gruppo, mosse contro altri deputati accuse che egli stesso dichiarò poi di ritirare. E questo dice qualche cosa, se non altro circa una certa avventatezza nel lanciare queste accuse. (*Commenti all'estrema sinistra*). Così le accuse si ridussero a ben poco. Io però sono il primo a dire che non è questione di quantità: quando si tratta di onore, le questioni di numero o di quantità non trovano ingresso. L'altra serie di accuse riguarda molto genericamente, e lo abbiamo sentito, il funzionamento di alcuni settori della pubblica amministrazione o, per meglio dire, di alcune amministrazioni di enti statali o parastatali, l'Ente canapa, la Federazione dei consorzi agrari e l'I. N. A.

Quindi resta fermo che vi sono due serie ben distinte di accuse. Per quanto concerne la prima serie di accuse il problema da porsi è questo: se un deputato accusato di fatti che ledano la sua onorabilità sia tenuto a scegliere una via, cioè la via dell'articolo 74 del regolamento, o dell'inchiesta parlamentare, o se non gli sia lecito scegliere la via dell'autorità giudiziaria...

DI VITTORIO. Le due vie sono incompatibili!

BELLONI. È il lato morale che conta!

CAPPI. Per conto mio ritengo che non si possa confiscare a nessun cittadino il diritto di adire il proprio giudice naturale, e ricordo che fu gloria del partito liberale un tempo, quello di essersi opposto ai fori speciali, e quello di aver sostenuto, ad esempio l'abolizione del foro ecclesiastico. Questo giudizio-privilegio, questo giudizio dei pari ha qualche cosa di veramente antico, di feudale.

V'è un'altra osservazione: parlo del grossolano equivoco in cui molti sono caduti. Si dice: l'autorità giudiziaria conosce solo dei reati. Onorevoli colleghi, qui si tratta di

querela per diffamazione. Ora, quando io querelo per diffamazione una persona, l'autorità giudiziaria è competente a conoscere (vedi gli articoli 596-97 del codice penale) di tutti i fatti che ledono anche solo l'onore, il decoro, la reputazione di una persona. Quindi, nel caso concreto, l'autorità giudiziaria conoscerà e accerterà tutti i fatti addebitati dall'onorevole Viola: non soltanto i fatti che abbiano carattere di reato, ma tutti i fatti che possono avere anche un carattere di scorrettezza, in carattere di immoralità civile e politica.

Ed allora, non è logica la nostra richiesta e la nostra tesi che prima che il Parlamento se ne occupi si accertino i fatti? (*Interruzioni all'estrema sinistra*). Non dimentichiamo che l'autorità giudiziaria (la quale, a differenza di una commissione di inchiesta, opera alla presenza del pubblico e della stampa) è il massimo organo ed offre le maggiori garanzie di imparzialità e indipendenza per l'accertamento della verità.

Questa tesi non è soltanto mia; questa tesi fu riconosciuta di recente a proposito della domanda di inchiesta sui fatti di Modena. Quando, in sede di Commissione, la maggioranza si oppose all'inchiesta parlamentare, osservando fra l'altro che era in corso una inchiesta giudiziaria, e credo che non si vorrà smentire questa asserzione, questa seconda tesi, che cioè non si doveva interferire con una commissione parlamentare nell'operato della magistratura, questa seconda tesi venne accolta dai proponenti, rappresentati dagli onorevoli Vigorelli e Calamandrei, i quali chiedono allora solo una commissione di studio.

Quindi non è così aberrante questa tesi del diritto di chi è offeso (non solo in Parlamento, ma fuori del Parlamento) ad adire il proprio giudice naturale che dà la massima garanzia all'opinione pubblica.

Si è parlato dall'onorevole Perrone Capano di tutela della dignità e del decoro del Parlamento, del prestigio del Parlamento. Io osservo che il prestigio di qualsiasi corpo politico sta nell'esercitare con pienezza di libertà i poteri che gli sono conferiti, ma quando quest'organo volesse invadere la sfera di competenza di un altro potere, allora esorbiterebbe dal suo compito, commetterebbe un arbitrio. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Abbiate pazienza, mi avvio alla fine; però domando: se voi foste nella posizione in cui sono io, non chiedereste qualche minuto di più? (*Commenti all'estrema sinistra*).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Vi è una seconda serie di accuse: le accuse contro certi settori della pubblica amministrazione. Ora, qui la questione è squisitamente politica, questione di fiducia governativa, poiché — e lo ha accennato ieri l'onorevole Presidente del Consiglio — quando si lanciano delle accuse (e badate che si tratta di accuse molto generiche, perché non ha mancato anche l'onorevole Giannini di osservare che non vi sono prove documentali, che non vi sono prove concrete), quando si tratta di queste accuse, il Governo — sollecitato dal Parlamento attraverso interpellanze e mozioni — ha il diritto di fare esso una prima indagine sui settori della pubblica amministrazione, sugli organi statali e parastatali. Il Governo poi renderà conto di queste sue indagini al Parlamento, e il Parlamento, se non si riterrà soddisfatto, potrà ricorrere ad altri strumenti, fra cui l'inchiesta. Ma è atto di sfiducia politica quello di pretendere che, prima ancora che il Governo venga a conoscenza completa di queste accuse e ne accerti attraverso i suoi organi di controllo la sussistenza, si scavalchi tutto con una Commissione di inchiesta. Voi non avete fiducia nell'opera del Governo, e trovo logico che voi dell'estrema non vogliate appoggiare una certa tesi; ma coloro che hanno ancora fiducia in questo Governo possono e devono contenersi diversamente.

Io credo che gli uomini di questa Camera, i quali aderiscono ad una data formula governativa, cioè alla formula programmatica e alla politica di questo Governo, e che hanno lavorato fianco a fianco con gli uomini della democrazia cristiana, debbano avere conosciuto nel loro intimo, nella loro sostanza politica e morale, questi uomini che hanno sostenuto con il loro voto e la loro collaborazione.

Come il senatore Cingolani ha già detto al Senato, così, a nome del mio gruppo, anch'io voglio ripetere che la democrazia cristiana è fin d'ora — e lo ha confermato anche l'onorevole Presidente del Consiglio — favorevole alla promulgazione di una legge la quale finalmente regoli con chiarezza e sia pure con rigore, la materia delle incompatibilità parlamentari. Lo dichiarai anche all'onorevole Vigorelli. Prima di terminare voglio raccogliere quello che mi parve un senso del discorso dell'onorevole Giannini: effettivamente, qui ci stiamo dilaniando di fronte all'opinione pubblica; qui, per le accuse tra poche persone, stiamo dando l'impressione che vi sia una questione morale che coinvolga tutta la democrazia. (*Commenti all'estrema sinistra*).

Nella storia non è la prima volta che, con meditato proposito o meno, alla vigilia di ore gravi, si sia cercato di incrinare la forza e la compattezza morale di una nazione per renderla più facilmente vittima di aggressioni. La storia anche recente lo prova. (*Interruzione del deputato Di Vittorio*).

Io chiudo ricordando che questo Parlamento ha un grande compito davanti a sé: di ricostruire nelle cose, negli spiriti, nelle leggi la nazione. Quando un esercito è in marcia può darsi che qualche componente dell'esercito sbandi o cada. (*Commenti alla estrema sinistra*). Il nostro Parlamento, se sarà il caso (e io assolutamente non lo credo), potrà abbandonare ai margini qualche elemento che abbia errato; ma ciò non lede il partito, e tanto meno il Parlamento o la democrazia; non deve fermare l'opera nostra di ricostruzione nell'interesse vero del paese. (*Vivi applausi al centro e a destra*).

D'AMORE. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'AMORE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, votando, come voteremo, a favore della proposta di inchiesta parlamentare, noi non intendiamo elevarci a giudici di uomini o di situazioni. Noi rispondiamo soltanto ad un bisogno di chiarezza ed alla necessità di riaffermare l'imperativo della moralità nella vita pubblica. E ciò con più sicura tranquillità dopo aver sentito, per bocca dell'onorevole Cappi, con strana inversione logica definire « coraggio » il tentativo di sfuggire ad una inchiesta parlamentare.

È un dato di fatto certo ed obiettivo che da parecchie direzioni e da vario tempo si va gettando il discredito sugli istituti parlamentari, e quindi, praticamente, sui cardini della vita democratica. E bisogna ritenere che questi tentativi abbiano ottenuto dei risultati concreti se non più tardi di ieri mattina, nell'altro ramo del Parlamento, un autorevole senatore del gruppo di maggioranza ha detto testualmente, in riferimento al caso Viola: « Quello che doveva essere discusso nell'ambito parlamentare si è risolto in titoli rocamboleschi che hanno montato la fantasia dell'uomo della strada, il quale non giudica Viola e gli accusati, ma se la prende con tutti e con tutto. La pubblica opinione ne esce deformata, disorientata, arriva a giudicare severamente la stessa libertà e la stessa democrazia »: questo ha detto il senatore Cingolani, ed argomento simile è stato ripetuto dall'onorevole Giannini e ripreso dall'onorevole Cappi. Ma proprio per-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

ché l'opinione pubblica possa essere resa certa, orientata, possa essere convinta che la libertà e la democrazia sono cose serie, è necessaria una inchiesta parlamentare. D'altronde una inchiesta (e questo è intuitivo) non richiede che vi siano colpe o colpevoli accertati o individuati; ma è l'unico mezzo, a noi sembra, per dare al paese una parola definitiva, indiscutibile, immune da sospetti o da riserve. Naturalmente non sono in discussione nemmeno la dirittura morale o il valore dei provviri che hanno condotto le indagini e redatto il lodo; ma è fuor di dubbio che non si mancherà di sussurrare e di sostenere, come si va sostenendo e come si è sostenuto, che le indagini sono state ammaestrate e il lodo dettato da preoccupazioni di partito. E tali mormorazioni potranno avere, come è umano, facile presa nell'animo per lo meno di parte dell'opinione pubblica, provocando pericolose considerazioni morali.

Ed è proprio perché queste insinuazioni non siano possibili; è perché queste affermazioni possano essere smentite e soprattutto perché la tutela della dignità del Parlamento sia opera non di una sola parte, magari con un lodo di partito, ma di tutti coloro che hanno l'onore di farne parte, che noi monarchici riteniamo utile, opportuna e necessaria la proposta di inchiesta parlamentare! (*Approvazioni all'estrema destra*).

GULLO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GULLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, a nome del gruppo comunista dichiaro che il nostro voto sarà favorevole alla presa in considerazione della proposta di inchiesta parlamentare.

Poiché la questione riveste carattere di evidente gravità, credo necessario e doveroso esporre i motivi del nostro voto e mi riprometto di farlo nella maniera più pacata e serena. Indubbiamente la Camera vive un'ora di disagio, ma il disagio (e ciò sarebbe naturale) non è determinato dalla violenza e gravità delle accuse lanciate da un deputato contro altri deputati, ma dalla maniera caotica ed illogica con cui la Camera stessa mostra di reagire a tali accuse. Non si può d'altra parte non dire che la causa del disagio risiede nell'atteggiamento del partito di maggioranza: e poiché questo atteggiamento è stato riassunto dall'onorevole Presidente del Consiglio, mi propongo di rispondere direttamente a lui.

Il Presidente del Consiglio ieri — mi si permetta dirlo — è caduto in un duplice er-

rore: con linguaggio giudiziario si potrebbe dire che egli è caduto in un errore di fatto ed in un errore di diritto. L'onorevole De Gasperi ha detto: l'attività del deputato in tanto può acquistare carattere strettamente politico in quanto si espliciti nell'ambito di quest'aula: questa è l'affermazione del Presidente del Consiglio, il quale ne deduceva la conseguenza che, poiché l'attività accusatoria fuori dell'aula, essa non poteva determinare reazioni di natura politica. L'errore di fatto sta in ciò che, anche ammessa come esatta l'interpretazione del Presidente del Consiglio — e non è — in realtà l'onorevole Viola aveva già qui, in sede di discussione di bilancio, lanciato le accuse, sia pure non concretandole in nomi determinati. Con l'attività spiegata fuori dell'aula egli non ha fatto altro se non precisare un atteggiamento precedentemente assunto qui in questa Assemblea.

Indipendentemente da ciò, tuttavia, è fuori di dubbio che l'onorevole Viola, ieri in questa aula, durante tre ore di discorso, ha ripetuto per filo e per segno le accuse che avevano fatto oggetto delle pubblicazioni sulla stampa, le ha anzi precisate ed ampliate, onde la premessa, posta dal Presidente del Consiglio per respingere la proposta d'inchiesta parlamentare, è evidentemente caduta.

Ma il Presidente del Consiglio è incorso in un secondo più grave e più rilevante errore. Egli ha affermato che l'articolo 25 della Costituzione sia lì a dirci che l'unica garanzia del cittadino, e quindi anche del deputato, risiede nella magistratura.

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Non l'unica!

GULLO. Per lo meno, ella ha detto, la più sicura garanzia.

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Naturale!

GULLO. Ed ella faceva riferimento all'articolo 25 della Costituzione. Ma, onorevole De Gasperi, ella dà una interpretazione quanto mai strana all'articolo 25 della Costituzione, il quale, non solo non dice quel che ieri ella affermava, ma dice perfettamente il contrario. L'articolo 25 della Costituzione dispone che nessuno può essere distolto dal giudice naturale precostituito per legge. Non dice affatto che il giudice di tutti i cittadini, quale che sia la loro situazione sociale o politica, sia il magistrato ordinario. L'articolo 25 statuisce cosa profondamente diversa e cioè che nessun cittadino può essere sottratto al giudice precostituito per legge. Il giudice

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

precostituito per legge, per valutare, esaminare e giudicare la condotta politica e morale dei deputati, è uno solo: la Camera dei deputati.

Questa sua affermazione, onorevole Presidente, ha autorizzato ieri gli accusati ad assumere un atteggiamento quanto mai strano.

Considerino gli onorevoli colleghi che io non scendo all'esame delle accuse. Ne constato, come ha fatto ognuno di noi, la straordinaria gravità; ma non scendo ad esaminarne la fondatezza.

Dicevo, dunque, che ieri l'onorevole Bonomi, alle accuse dell'onorevole Viola, sia a quelle che questi aveva già lanciato sulla stampa, sia alle accuse nuove, interruppe dicendo: « Le ripeta fuori di qui ed io senz'altro le darò querela con ampia facoltà di prova ».

Signor Presidente della Camera, ella ha avuto certamente come me (ella che è così sensibile di fronte alle prerogative dell'Assemblea che presiede), ella ha avuto evidentemente, al pari di me, l'impressione precisa che taluni deputati mostrino qui di avere un concetto quanto mai strano dell'istituto dell'immunità parlamentare. L'istituto della immunità parlamentare è una grande conquista democratica, ed io voglio ricordare all'onorevole Bettiol, che stamane poneva la magistratura anche al di sopra del Parlamento (non è questione di gerarchia: constato che la poneva al di sopra, in rapporto a ciò di cui oggi noi discutiamo), voglio ricordare, dicevo, all'onorevole Bettiol che, quando questo istituto della immunità parlamentare fu richiamato per inserirlo nella Costituzione repubblicana, si voleva da qualcuno (anzi, dal Presidente stesso della Commissione, onorevole Ruini) che si ripetesse l'espressione dello statuto albertino, e cioè che il rappresentante della nazione non risponde dei suoi atti. Giustamente l'Assemblea Costituente, nella sua sensibilità politica e giuridica, non accolse la proposta. Il deputato non deve rispondere? Deve rispondere (e come!) dei suoi atti!

È esatto che si trattava di una parola tradizionale, la quale aveva per via acquistato un significato diverso da quello letterale; ciò nonostante la Costituente ritenne che fosse opportuno correggere. Non è che il deputato non risponde dei suoi atti; l'immunità lo sottrae dall'essere assoggettato all'autorità giudiziaria. Ella, onorevole Bettiol, stamane, veniva a dire cosa perfettamente contraria a quel che dice l'articolo 68 della Costituzione, il quale appunto intende sot-

trarre il deputato, nell'esercizio delle sue funzioni, al potere giudiziario.

L'articolo 68 dice: « I membri del Parlamento non possono essere perseguiti per le opinioni espresse e i voti dati nell'esercizio delle loro funzioni ». È proprio la persecuzione giudiziaria che si vuole evitare. Una sola persecuzione è possibile contro il deputato per gli atti inerenti alla sua carica, una sola persecuzione di natura politica, il cui esercizio è demandato esclusivamente all'Assemblea politica di cui egli fa parte. Altro che autorità giudiziaria! Ed è per questo che il regolamento della Camera ha il suo articolo 74, che è il limite imposto alla immunità parlamentare, perché essa non diventi lo strumento con cui qualcuno si lanci a manifestazioni ingiuste o calunniose. È lì il limite, l'articolo 74, che concreta appunto la maniera di perseguire politicamente il deputato allorché egli meriti di essere perseguito. Il deputato che si sente comunque offeso o leso dalle dichiarazioni di un collega fa appello all'articolo 74.

Signor Presidente, ella ieri ricordava che questo non è un dovere, è una facoltà. Siamo perfettamente d'accordo. L'articolo 74 dice che il deputato « può » chiedere che si nomini una Commissione di indagine. Ma, intendiamo: vorrà convenire con me che non è una facoltà abbandonata all'arbitrio del deputato.

Io posso anche pensare nella mia integrità morale di fronteggiare col silenzio o con la noncuranza la ingiuria e l'accusa più velenosa e più aspra che mi può essere rivolta. Io posso fare affidamento sulla stima di cui so di essere circondato e che posso pensare debba valere per respingere l'accusa che mi si rivolge. Ma, signor Presidente, allorché io stesso dimostro di non voler mantenere questo atteggiamento, e come l'onorevole Spataro e come l'onorevole Bonomi, io rispondo nel merito per tentare di dimostrare che l'accusa non è fondata, allora non può essere più nell'arbitrio del deputato avere o non una Commissione di indagine; allora la Camera è impossessata logicamente e naturalmente della cosa, perché sarebbe davvero aberrante che dinanzi a un atteggiamento siffatto la Camera dovesse restarsene inoperosa.

Io potrei anche condividere il parere del collega Amadeo, per cui la linea più dritta potrebbe esser quella di far capo all'articolo 74.

Ma è colpa mia se l'onorevole Bonomi ieri protestò contro le accuse dell'onorevole Viola, affermò che esse sono perfettamente infondate, ma non ritenne necessario appellarsi al giudice indicato dal regolamento?

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

È colpa mia se l'onorevole ministro Spataro indirizza al nostro Presidente una lettera con cui mostra di essersi avveduto che qualcuno lo accusava, ma si limita soltanto a dire: l'accusa è mendace, io non la merito; e non chiede l'applicazione dell'articolo 74?

È colpa mia se gli altri hanno fatto così? Se soltanto l'onorevole Giammarco (e gliene va data lode) — non entro nel merito dell'accusa — ha chiesto l'applicazione dell'articolo 74?

Si è anzi assistito a qualcosa di immaginabile: per fronteggiare l'insensibilità degli accusati l'accusatore, rovesciando la situazione, ha dovuto lui chiedere l'applicazione dell'articolo 74!

Ma, signor Presidente, è così che si difende e si tutela il prestigio della Camera? È così sul serio che noi vogliamo fugare questa atmosfera di sospetto che ci avvelena, ci umilia, ci mortifica?

È così, onorevole Presidente del Consiglio, che ella, dall'alto suo posto, pensa di suggerire alla Camera il miglior mezzo per tutelare e salvaguardare l'onore e la dignità dell'Assemblea? (*Applausi all'estrema sinistra*).

Quando gli accusati non hanno avuto questa elementare sensibilità, e non hanno fatto ricorso al giudice naturale (e il giudice naturale è quello indicato negli articoli 68 e 25 della Costituzione, ossia la Camera), quando ciò non è avvenuto, noi diciamo: è necessario che la Camera prenda, essa, l'iniziativa e, poiché non la può prendere altrimenti se non proponendo un'inchiesta parlamentare, chiunque ha sul serio il proposito e sente il dovere di salvaguardare il prestigio della Camera, di fronte al silenzio degli accusati, non può che votare la presa in considerazione della proposta d'inchiesta parlamentare.

Non voglio ricordare i precedenti cui ha accennato l'onorevole Perrone Capano. Più che i precedenti, voglio ripetere le parole dette da un grande parlamentare in una occasione consimile. Gli onorevoli colleghi ricorderanno che, allorquando si agitò alla Camera italiana la proposta di inchiesta parlamentare per i fatti della Banca Romana, da qualcuno, ed anche dal Governo, si cercò di opporre, per respingerla, delle ragioni (ed erano ragioni che avevano almeno un'apparenza di validità) legate al fatto che, incidendo la questione della Banca Romana su un settore così delicato della vita della nazione qual'è il settore bancario, veniva in giuoco il pubblico credito, che poteva essere pregiudicato dalle rumorose vicende di una inchiesta parlamentare. Ma, ciò nonostante, l'inchiesta

parlamentare venne approvata. Fu in quell'occasione che Giovanni Bovio, interpretando l'aspirazione di tutti gli uomini onesti del paese, pronunciò queste parole: « A noi si porge chiaro il dilemma: o prendere un provvedimento serio » (altro che i probiviri di un partito) « o rassegnarci supinamente alla rovina morale nostra. E il provvedimento sarà serio se alla Commissione sarà dato un potere amplissimo e responsabilità pari al potere suo » E conchiudeva: « Tutto questo deve vedere la Commissione, e non è facoltà del magistrato: è dignità del corpo legislativo. Se questo non faremo, noi avremo scherzato con l'onore ». (*Vivissimi applausi a sinistra e all'estrema sinistra*).

COCCO ORTU. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COCCO ORTU. Onorevoli colleghi, prendo brevemente la parola per dichiarare a nome del gruppo liberale, in fine di discussione, che i motivi che ci hanno determinato alla proposta di inchiesta parlamentare sussistono quanto mai validi. Non volontà scandalistica in noi, come ha detto l'onorevole Perrone Capano, perché noi non crediamo che una grande idea politica, qual'è quella della democrazia cristiana, possa o debba venire combattuta con attacchi, fondati o non fondati, verso alcuni uomini; come non crediamo che una grande idea, nei riguardi della quale siamo in netta antitesi, ma che rappresenta le speranze — o, per noi, le illusioni — di milioni di uomini, come quella comunista, possa essere combattuta con gli scandali che riguardano questa o quella Camera del lavoro. Noi ignoriamo questi strumenti di lotta! Vi era e vi è una questione di principio alla base della nostra proposta, e questa questione di principio rimane quanto mai valida.

Voi avete riconosciuto ancor ieri, per bocca dell'onorevole Presidente del Consiglio, che le accuse erano gravissime; e voi, per primi, avete riconosciuto che vi era bisogno di un giudizio politico, e che i deputati hanno un foro politico parlamentare nel quale devono rispondere del proprio operare. Se così non fosse stato, nella risposta al Senato per il Governo, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio non avrebbe fatto riferimento a una procedura in corso presso il gruppo democristiano ed il Consiglio dei ministri non avrebbe solidarizzato con un ministro, posto sotto accusa, in base ad un lodo di gruppo. Qui si investe una questione di principio estremamente grave.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Onorevole Cappi, è ben vero che noi abbiamo combattuto in passato contro i fori particolari ed anche, come avete ascritto a nostro merito, contro il foro ecclesiastico, ed oggi diciamo che in sede politica ci battiamo contro i fori privilegiati di gruppo. Questo è il punto della questione. Adottando il vostro criterio, dovrebbe trarsi la conseguenza che, se vittima dell'accusa fosse stato un ministro saragattiano o un ministro repubblicano, il Consiglio dei ministri avrebbe pronunciato un giudizio politico su quei ministri in base ad un lodo interno del gruppo P.S.L.I. o di quello repubblicano, così come su un ministro democratico cristiano lo ha pronunciato in base al lodo del gruppo democratico cristiano. E dovrebbe trarsi anche la conseguenza che, se domani un'accusa investisse invece un deputato comunista, un deputato socialista, un deputato liberale, dovrebbe in tal caso valere il foro particolare dei singoli gruppi. Questa è la questione di principio sulla quale la Camera deve pronunciarsi decidendo in base ai principi giuridici e costituzionali — e sono questi, onorevole Bettiol, e alti e chiari — che abbiamo difeso. Per la Costituzione, il deputato rappresenta la nazione e non i partiti e alla nazione rende conto del suo operato attraverso il Parlamento. Sarebbe un affossare il Parlamento se noi creassimo il principio che i gruppi parlamentari hanno funzioni di giudici istruttori, alla cui preventiva indagine ed alla cui conseguente sentenza istruttoria debba essere subordinato l'intervento del Parlamento. Ed è irrilevante che ad un certo punto sia stata presentata querela per mettere in moto la macchina giudiziaria. Questa è altra questione, questo è altro giudizio; il fatto, signori della maggioranza, aumenta anzi la vostra responsabilità, conseguente all'esservi voi distaccati dalla retta via costituzionale e parlamentare; poiché voi avete posto contemporaneamente in essere una procedura nel foro politico ed una procedura nel foro giudiziario. Dio non voglia per voi che domani l'autorità giudiziaria accerti che qualcuno dei fatti denunciati è vero, perché potrebbe accadere che dopo il vostro lodo e dopo le dichiarazioni del Consiglio dei ministri l'autorità giudiziaria si pronunzi in senso contrario dimostrando con ciò che voi avete falsato il vero per fini di parte. Ed inoltre se uno che non fosse del vostro gruppo fosse stato investito oggi di queste accuse e avesse voluto precludere il giudizio del Parlamento trincerandosi dietro un lodo interno del proprio gruppo, come avreste votato voi

democratici cristiani? Date risposta a questa domanda e giudicherete voi stessi del voto che dovete dare. La nostra proposta è nata per la difesa di questo grande principio, che costituisce prerogativa del Parlamento, di giudicare dei suoi membri e di poter esercitare i suoi controlli senza abdicare di fronte al prevalere di un partito sia pure di maggioranza.

Questa è la questione politica nelle sue linee essenziali. Le altre questioni sono secondarie. A seconda di come voi oggi voterete, direte se i gruppi parlamentari, d'ora in poi, funzioneranno o meno qui dentro come sezioni istruttorie precludendo, ad arbitrio dei gruppi, ogni possibilità di controllo o di giudizio politico del Parlamento.

Colleghi della maggioranza, ecco perché vi è una sostanziale differenza tra quella che è l'inchiesta parlamentare quale noi l'abbiamo prospettata in base all'articolo 82 della Costituzione e quella indagine che si avrebbe accettando la proposta di ricorrere all'articolo 74 del regolamento: via che si vorrebbe seguire *in extremis*. È ben diverso — e questa è la questione di principio — che un deputato a tutela del proprio onore dica: « Indagate su me, e il Parlamento riaffermi che vi è un solo foro politico per i deputati e i ministri, che è quello del Parlamento, e non possano esservi fori privilegiati di gruppo ». Quindi per questa grande battaglia, per questi grandi principi noi abbiamo fatto questa proposta e chiediamo che su di essa si voti.

Onorevole Presidente del Consiglio, io ho sempre reso omaggio alla sua qualità di statista e di uomo politico, ma voglio ora dirle, senza riandare ai molti esempi del passato, come altri ha fatto, una cosa soltanto: si ricordi che Camillo Cavour diceva che egli non si sentiva mai così sicuro nel governare come quando il Parlamento era aperto. Questa necessità di controllo parlamentare è il primo segno, è il primo stigma del governante e del governo democratico. Non respinga da sé questo segno; faccia che non si crei un precedente pericoloso precludendo con la forza del vostro numero al Parlamento l'esercizio di una delle sue essenziali e più gravi prerogative (*Applausi a sinistra e all'estrema sinistra*).

LA MALFA. *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto a titolo personale, quale deputato e non quale membro del Governo.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LA MALFA. Un onorevole collega ha sussurrato, meravigliandosi che un mini-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

stro prendesse la parola in una simile questione. L'onorevole collega dimentica che questa questione riguarda l'intero Parlamento e la mia coscienza in sede personale, ed io qui parlo soltanto come deputato alla Camera italiana, non nascondendomi la gravità della situazione che si è creata e dei problemi che si sono agitati. Mi meraviglio che lo sviluppo che ha avuto questa questione abbia avuto per principale protagonista il partito liberale, il quale, a mio giudizio, può ricordare Cavour, ma dimentica veramente lo sviluppo che ha avuto il pensiero liberale e democratico in sede politica ed in sede giuridica e parlamentare.

Onorevoli colleghi, qui si è discusso se la magistratura od il giudizio della magistratura sia prevalente sul giudizio politico, o meno. Non esiste una questione di questo genere in sede astratta: esiste una questione concreta di luogo, di tempo e di condizioni.

Le accuse dell'onorevole Viola, come accuse specifiche, sono state fatte, per la prima volta, non in questa Camera ma fuori di questa Camera. (*Rumori all'estrema sinistra*).

Una voce all'estrema sinistra. Sono state fatte!

LA MALFA. Per le accuse fatte fuori della Camera, sui giornali e in seno al gruppo cui apparteneva l'onorevole Viola, si sono svolte due procedure: una procedura interna di partito o di gruppo parlamentare, ed una procedura giudiziaria.

Ora io chiedo, onorevoli colleghi, noi qui abbiamo due posizioni estreme: una posizione interna di partito che, se fosse rimasta la sola, avrebbe ragione di essere da voi sindacata; una posizione esterna al Parlamento, creatasi davanti all'autorità giudiziaria.

Ma il deputato, onorevoli colleghi — perchè noi qui dobbiamo avere l'obbligo della obiettività, al di fuori di qualsiasi passione politica — il deputato che non sente in Parlamento, ma legge su un giornale delle accuse e dà querela, è come un cittadino privato. Egli, il deputato accusato, avrebbe potuto, sì, far portare l'accusa e le questioni in Parlamento; ma voi non lo potete sindacare, se si è rivolto direttamente alla magistratura. (*Commenti all'estrema sinistra*).

Onorevoli membri del partito liberale, che conoscete la storia del diritto, io vi chiedo in base a quale prerogativa...

NENNI PIETRO. È sbagliato questo presupposto.

LA MALFA. ...voi accampate che la questione dovesse essere portata necessariamente in Parlamento. Io chiedo all'onorevole Nen-

ni quando il Parlamento, nella sua solennità, ha preso cognizione delle accuse dell'onorevole Viola: forse prima del lodo e delle querele, o dopo il lodo e le querele? Dopo.

Il Parlamento prende cognizione dei fatti qui, in aula, ciò che avviene nei corridoi, o fuori, è altra cosa. (*Commenti*).

PERRONE CAPANO. Questo è un sofisma. Vi è il discorso di Viola del febbraio.

LA MALFA. Il discorso di Viola del febbraio non contiene accuse specifiche: è generico. Il discorso che riguarda l'onorabilità di determinate persone si è svolto, fino a ieri, fuori dell'aula parlamentare. Questo è incontestabile. (*Commenti*).

Onorevoli colleghi, ciò crea un problema del Parlamento rispetto alla situazione che si è creata: qual'è il problema, in questa fase? Voi non potete ignorare il fatto che ci siano state querele di parte. E, con riguardo a quello che è avvenuto fuori di qui, voi potete decidere di dare o non dare l'autorizzazione a procedere. Ma voi sapete che, ogni qual volta esiste querela di parte, il Parlamento suole riservare la potestà al giudice esterno. (*Commenti*).

Questo è un principio, un obbligo, giuridico e morale del Parlamento, di fronte al fatto che una situazione giuridica si è creata fuori dell'Assemblea; questo è incontestabile e mi appello all'onorevole Gullo, che di tali cose ha qualche gusto.

Quindi, la polemica che io ho ascoltato qui dentro su quello che è avvenuto fino al discorso Viola mi sembrava assai male impostata: sostenere, come è stato sostenuto qui, che in ogni caso il Parlamento esclude la potestà del giudice, come sostenere che in ogni caso la potestà del giudice sostituisce la potestà del Parlamento, questo non è mai esistito nella storia costituzionale e parlamentare di nessun paese.

Ripeto, il Parlamento, nei casi di querela di parte, si sente vincolato a concedere l'autorizzazione a procedere, a fare svolgere liberamente il giudizio fuori. Nei limiti in cui l'onorevole Viola ha condotto la sua azione fuori del Parlamento, non può negare al cittadino deputato di valersi, come cittadino, della magistratura ordinaria.

SANTI. E il cittadino ministro, accusato, cosa fa?

LA MALFA. Ieri l'onorevole Viola ha ripreso le accuse, fatte fuori del Parlamento, le ha ampliate, le ha estese ad altre persone. Con ciò, ha investito in pieno il Parlamento, specialmente per le accuse non coperte da querela di parte. Con la franchezza con la

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

quale ho dichiarato la competenza del giudice ordinario, dichiaro la piena competenza della Camera. La richiesta fatta dall'onorevole Bonomi all'onorevole Viola di ripetere le accuse fuori del Parlamento mi è sembrata del tutto infondata ed inopportuna, del tutto al di fuori di quella che è veramente la procedura parlamentare. Ed in questo do ragione all'onorevole Gullo. L'onorevole Bonomi non può pretendere che le accuse siano portate, fuori per difendersi con la querela: si valga dei mezzi parlamentari di difesa.

Che cosa avviene? Per le accuse che si sono mosse qui dentro e per l'estensione che queste accuse hanno avuto...

VIOLA. Desidero portare il *Memoriale del partigiano* non davanti ai giudici, ma in questa sede! (*Commenti*).

LA MALFA. ...il foro naturale è il Parlamento e, quindi, la Camera dei deputati.

Ma, per la posizione presa dall'onorevole Bonomi e da altri, ci siamo trovati in difficoltà: mentre per una parte delle accuse noi eravamo coperti dalla posizione che si era creata in sede giudiziaria, per un'altra parte delle accuse la Camera si trovava in difficoltà di indagine, che dovevano essere ad ogni costo superate.

Ma ne siamo usciti quando l'onorevole Viola e l'onorevole Giammarco hanno chiesto la costituzione di una Commissione di indagine ai sensi dell'articolo 74 del regolamento e l'onorevole Perrone Capano, presentatore di una proposta di legge per una inchiesta parlamentare ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, ha dichiarato che, dato che col sistema della Commissione di indagine si raggiungeva sostanzialmente il risultato che egli voleva raggiungere — una larga inchiesta su tutte le accuse formulate dall'onorevole Viola — egli non insisteva sulla sua proposta di legge e si rimetteva alla Commissione di indagine...

COCCO ORTU. Non è una proposta di legge, ma una proposta di inchiesta parlamentare.

LA MALFA. ...se la Commissione di indagine avesse coperto tutto il campo che avrebbe coperto la Commissione di inchiesta. A questo punto il Presidente si è riservato di precisare l'estensione della competenza della Commissione di indagine, ed è qui che ieri sera ci siamo lasciati.

Debbo dichiarare che l'onorevole Viola, il quale ha chiesto l'applicazione dell'articolo 74, in un primo tempo non l'ha condizionata ad alcun'altra richiesta...

VIOLA. No, l'ho sempre condizionata...

LA MALFA. Non è vero!

VIOLA. Invito la Presidenza a dire se è vero o meno.

LA MALFA. In un primo tempo non l'ha condizionata, e a mio avviso la richiesta di applicazione dell'articolo 74 non può essere condizionata, perché l'articolo 74 dice semplicemente che il deputato che si sente colpito nella sua onorabilità chiede l'applicazione dell'articolo 74: non v'è luogo, dunque, a discussioni.

Onorevole Viola, io ritengo che la richiesta dell'articolo 74...

COCCO ORTU. Ma questa non è una dichiarazione di voto!

PRESIDENTE. Onorevole La Malfa, rimanga nei limiti effettivi di una dichiarazione di voto.

LA MALFA. Mi pare che io mi attenga strettamente alla dichiarazione di voto. Una dichiarazione di voto su questa materia va spiegata anche secondo la procedura che noi abbiamo seguito...

PRESIDENTE. Allora, sarebbe stato molto meglio che ella avesse chiesto la parola sulla procedura, quando io ho interpellato l'onorevole Perrone Capano, dopo la dichiarazione dell'onorevole Viola.

LA MALFA. Onorevoli colleghi, questa mattina la riserva che era contenuta nella posizione del Presidente dell'Assemblea e nella posizione assunta dall'onorevole Perrone Capano, che intendeva solo raggiungere la coincidenza della sostanza delle due inchieste, questa riserva era sciolta, perché l'onorevole Spataro, con la sua lettera diretta al Presidente, ha fatto coincidere esattamente il campo di attività della Commissione di indagine con il campo di attività della Commissione di inchiesta parlamentare...

PERRONE CAPANO. Ma ella trascura che l'onorevole Viola ha riconfermato stamane di subordinare la sua richiesta alla sorte della nostra proposta. D'altra parte, noi potevamo avere anche ragione di temere un'eventuale defezione dell'onorevole Viola, in quanto, se noi avessimo ritirato la nostra proposta e l'onorevole Viola più non insistesse sulla sua richiesta, nulla si sarebbe concluso di concreto. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, l'onorevole La Malfa insiste su una questione di procedura, che ripeto non può essere sollevata in questa sede. Mi corre allora l'obbligo di richiamare i testi stenografici, di cui do lettura per la parte che riguarda le dichiarazioni dell'onorevole Viola:

«Se ho ben capito, si tratta di una Commissione con facoltà ampia, che non si li-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

miti solo a quelle due o tre persone che presumibilmente mi hanno dato del calunniatore. Non so se la proposta sia questa, perché, se non fosse questa, allora proporrei che precedesse la proposta dell'onorevole Perrone Capano. Ripeto di aver creduto di capire che si tratti di una Commissione con ampio mandato, una Commissione che possa avere tutto il materiale di accusa. In questo caso, sta bene la mia proposta, ed io mi appello all'articolo 74; se così non fosse, io mi riserverei di fare una richiesta dopo la votazione del disegno di legge dell'onorevole Perrone Capano».

Io ho così risposto: «Alla fine della seduta mattutina — cioè questa in corso — io mi farò premura di esprimere il pensiero della Presidenza intorno ai compiti e ai limiti della Commissione d'indagine. Vedremo allora, onorevole Viola, di fronte a questa impostazione, se ella manterrà o scioglierà la sua riserva»

Questa è la situazione, onorevoli colleghi.

Onorevole La Malfa, non insista in una questione di procedura che non ha fondamento. Ella deve limitarsi a fare una dichiarazione di voto.

LA MALFA. Però ho il diritto di chiedere se sia stata chiesta, o meno, l'applicazione dell'articolo 74, perché questo articolo, non è una opinione. Non si può dire: voglio, o non voglio, l'applicazione di questo articolo.

PRESIDENTE. Faccio osservare all'onorevole La Malfa che chi chiede l'applicazione dell'articolo 74 è anche il giudice del momento in cui avanzare formalmente e definitivamente tale richiesta.

LA MALFA. Signor Presidente, la questione se sia stata, o meno, chiesta l'applicazione dell'articolo 74 riguarda gli onorevoli Viola e Perrone Capano per le loro dichiarazioni di voto. Se nella posizione dell'onorevole Perrone Capano di ieri sera vi era la sola preoccupazione che il campo di attività della Commissione di indagine coincidesse con il campo di attività della Commissione d'inchiesta, questa riserva è stata sciolta stamane dalla lettera dell'onorevole Spataro. Io domando al Presidente: se la Camera respinge la Commissione d'inchiesta, si può chiedere l'applicazione dell'articolo 74?

PRESIDENTE. Se gli onorevoli Viola e Giammarco non abbandoneranno la loro richiesta, questo è, naturalmente, un loro diritto.

LA MALFA. Vi è differenza tra Commissione di indagine e Commissione d'inchiesta, il che non riguarda la sostanza della materia da trattare, ma piuttosto la maniera in cui la materia è trattata. Se il Parlamento delibera la Commissione d'inchiesta, esso implicitamente dichiara che vi è un principio di prova, che le accuse sono talmente gravi e persuasive da giustificare la Commissione d'inchiesta. Se, invece, entra in azione la Commissione d'indagine, ciò è perché la Camera ritiene che sia utile lasciare, in una prima istruttoria, acclarare i fatti. La Camera ha sempre il diritto di chiedere, dopo il deliberato della Commissione di indagine, una Commissione di inchiesta. Sono questioni, quindi, estremamente importanti e non questioni formali.

PRESIDENTE. Onorevole La Malfa, ella pone una questione fuori della sua propria sede ed insiste su un punto di vista che trascura un fatto: qui non si tratta del merito del provvedimento, se cioè deliberare o meno una commissione di inchiesta, ma solo della presa in considerazione della proposta relativa. Se fosse approvata la presa in considerazione, la proposta passerebbe all'esame di una Commissione, e quindi della Camera. Come ella, vede, la questione è del tutto diversa.

LA MALFA. Non so, però, se il suo parere sia condiviso dal presentatore della proposta di inchiesta, onorevole Perrone Capano.

PRESIDENTE. Ripeto che non dovrei insegnarle io, onorevole La Malfa, che le proposte d'inchiesta parlamentare seguono la stessa procedura delle proposte di legge ordinarie: non è in questo momento che deliberiamo la Commissione d'inchiesta. La deliberazione, qualora sia approvata la presa in considerazione, interverrà al momento in cui la Commissione parlamentare riferirà alla Camera. Questa è la procedura, e non vi è altra interpretazione.

LA MALFA, Signor Presidente, onorevoli colleghi, arrivo alla dichiarazione di voto (*Commenti*). Siccome vi è stata una dichiarazione di voto dell'onorevole Amadeo, io debbo dichiarare che, dopo la lettera dell'onorevole Spataro, a me sembravano raggiunte tutte le condizioni perché una Commissione di indagine, ai sensi dell'articolo 74, espliciti il suo mandato e chiarisca tutti i fatti denunciati dall'onorevole Viola all'Assemblea. Debbo dichiarare che la presa in considerazione della proposta di legge dell'onorevole Perrone-Capano va oltre quelli che, a mio giudizio, sono i limiti in cui il

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

problema dell'indagine si è posto in Assemblea.

Rilevando, infine, che la presa in considerazione dell'articolo 74 è pregiudiziale alla proposta di legge dell'onorevole Perrone-Capano, che darebbe una ben diversa qualificazione alle accuse, dichiaro che voterò contro la proposta di legge dell'onorevole Perrone-Capano (*Commenti all'estrema sinistra*), ritenendo che l'applicazione della procedura di cui all'articolo 74 soddisfa a tutte le condizioni di chiarificazione politica e morale cui l'Assemblea intendeva pervenire. (*Vivi applausi al centro e a destra — Vivissimi rumori all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Non è questa la sede per dare una risposta all'ultima parte dell'impostazione dell'onorevole La Malfa; ma io voglio osservare *ad abundantiam* che non vi può essere questione di preclusione tra due cose che non possono essere assimilate; perché, evidentemente, la Commissione d'inchiesta contemplata dall'articolo 82 della Costituzione è cosa ben diversa dalla Commissione d'indagine dell'articolo 74 del Regolamento, la cui nomina è nel diritto di ciascun deputato di chiedere al Presidente. Questo io dico per confermare una impostazione procedurale a cui ho meditatamente pensato, nell'intento di rispettare i diritti di ciascun deputato.

DE MARTINO FRANCESCO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE MARTINO FRANCESCO. Molto brevemente dirò le ragioni per le quali il gruppo parlamentare del partito socialista italiano voterà a favore della proposta degli onorevoli Perrone-Capano ed altri. In primo luogo, devo fare osservare che i fatti non sono stati esposti precisamente, nell'ultimo ed inconsueto intervento di un ministro che ha abbandonato i banchi del Governo per prendere posto tra i deputati, in contrasto con l'opinione dei suoi colleghi di gruppo. Infatti, nella prima fase, quella che l'onorevole La Malfa ha chiamato *extraparlamentare*, la querela venne sporta dall'onorevole Spataro dopo che il gruppo democristiano era stato investito della questione. Infatti, la pubblicazione che l'onorevole Viola aveva fatto sul giornale *L'Italia d'oggi* non conteneva dei nomi, ma generiche accuse di carattere politico contro deputati e membri del Governo.

Se il gruppo parlamentare è stato investito prima della querela, ciò significa che la situazione attuale è stata determinata da una scelta compiuta nel seno del partito di mag-

gioranza, il quale mirava ad evitare il dibattito parlamentare.

La questione, dunque, è ben diversa da come l'onorevole La Malfa l'ha impostata.

Circa, poi, la questione dei rapporti tra i poteri dello Stato, già altri ha detto che tutte le accuse che vengono formulate da deputati o da senatori, e che concernono altri colleghi o membri del Governo, hanno come giudice naturale il Parlamento, e non vi è nessuna violazione dei principi fondamentali che regolano i rapporti tra i poteri dello Stato nell'affermare ciò. Violazione vi è, anzi, se si accetta il principio al quale si sono richiamati i colleghi democristiani ed al quale, soprattutto, si è richiamato ieri l'onorevole Bonomi quando — cosa davvero incredibile — ha invitato l'onorevole Viola a ripetere le sue accuse fuori di quest'aula. Io non ho mai udito parole tanto deprecevoli e — mi si lasci dire — tanto ripugnanti come queste: si tratta davvero di un tentativo di svalutare il prestigio di una istituzione fondamentale dello Stato. E, come se ciò non bastasse, si è avuto il coraggio di invitare l'onorevole Viola a liberarsi del comodo paravento della immunità parlamentare. In altre parole, un deputato dovrebbe sentire il bisogno di spogliarsi della sua qualità di deputato e di uscire dalla sede naturale per le sue accuse, per andare davanti all'autorità giudiziaria. Unanime, di fronte a ciò, avrebbe dovuto essere la reazione di tutto il Parlamento italiano.

Io posso convenire con l'onorevole La Malfa che, fino a quando la questione è stata tenuta fuori del Parlamento, si può discutere della opportunità, o meno, che ha consigliato i colleghi, sia accusatori che accusati, a tener la questione fuori del Parlamento; ma non si può affermare una violazione dei diritti della Camera, pur aggiungendo che l'aver preferito risolvere la questione fuori del Parlamento non è certo indice di un rispetto per le istituzioni fondamentali della democrazia.

Però, vi è da ieri una situazione nuova, del tutto diversa dalla situazione che si era determinata, e che lo stesso partito democristiano aveva concorso a determinare prima di ieri. Ieri queste accuse sono state portate dinanzi alla Camera e portate — direi — in forma più dettagliata e precisa, con elementi di prova di cui noi non sappiamo se il collegio dei probiviri del partito democratico cristiano avesse avuto conoscenza e di cui, comunque, la Camera è stata informata. Accuse, quindi, sollevate in Parlamento, fondate su elementi di prova, accuse più larghe di quelle che non fossero le accuse

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

proposte dinanzi al collegio dei probiviri del partito democratico cristiano.

Di fronte a questa situazione, un partito che avesse avuto senso di rispetto delle istituzioni democratiche, un Governo che avesse avuto cura del prestigio del Parlamento, avrebbero dovuto dichiarare (come sembrava possibile secondo le dichiarazioni del Presidente del Consiglio, quando furono respinte le dimissioni dell'onorevole Spataro): di fronte alle accuse formulate nel Parlamento da un deputato, di fronte al fatto che queste accuse sono più ampie, di fronte al fatto che vengono proposti nuovi mezzi di prova, noi rimettiamo al giudice naturale — cioè alla Camera — l'accertamento dei fatti. E ci saremmo dovuti attendere che le stesse persone fatte segno a tali accuse in Assemblea avessero esse stesse (come è consuetudine non soltanto lontana, ma anche recente delle nostre istituzioni democratiche) chiesto l'applicazione dell'articolo 74 del nostro regolamento.

È stato ieri ricordato che l'onorevole Ferruccio Parri, per una semplice insinuazione che, in definitiva, non toccava nemmeno la sua condotta morale, ma i suoi rapporti con enti economici del paese — rapporti che potevano essere del tutto leciti — sentì il bisogno dinanzi alla Costituente di dire: « Sono qui a disposizione, metto a disposizione tutta la mia vita pubblica e privata, affinché questa Assemblea che rappresenta il risveglio democratico dell'Italia possa dire al paese che sono un uomo probo e che ho ragione e titolo di sedere in essa ».

Viceversa, qui è avvenuto un fatto scandaloso: è avvenuto che deputati e ministri, pubblicamente, con nomi precisi, con fatti e indizi ed elementi di prova, accusati davanti a tutta la Camera, abbiano taciuto, oppure abbiano invitato il deputato accusatore ad uscire fuori dell'aula ed a risolvere il problema in termine di vertenza giudiziaria.

Data l'insensibilità politica e morale di questi signori, non vi era altra strada, a disposizione di coloro che sentono la necessità di rafforzare il prestigio delle istituzioni democratiche nel paese, che sostenere la proposta di legge per la formazione di una Commissione a norma dell'articolo 82 della nostra Costituzione.

Questo atteggiamento veniva imposto dal fatto stesso che coloro che sono stati i protagonisti di questa dolorosa e triste vicenda non hanno sentito il bisogno di chiedere una ampia inchiesta che facesse luce completa.

Onorevoli colleghi, un partito che dispone della maggioranza dei voti, della maggioranza assoluta, il quale cerca di contrapporre il suo giudizio di partito — in un lodo che può essere perfettamente rispettabile ed essere stato emanato da uomini singolarmente rispettabili, ma che, comunque, è sempre decisione privata ed interna di un gruppo o di un partito — al giudizio del Parlamento, è un partito che determina una grave svolta nel cammino della democrazia. Esso si avvia a sostituire il principio della prevalenza del partito sulle istituzioni della Repubblica. Questo partito pone una questione di principio; ed è per questa questione di principio che abbiamo presentato l'interpellanza, ed oggi votiamo a favore della proposta dell'onorevole Perrone Capano.

Altra sarebbe la situazione se gli uomini politici avessero chiesto che si facesse piena luce in queste accuse, e avessero rimesso la questione all'organo competente della Camera.

L'onorevole Cappi parlava, alla fine del suo intervento, della necessità dell'unità morale della nazione. Siamo d'accordo che l'elemento fondamentale della vita di uno Stato, e di uno Stato che vive nelle grandi difficoltà in cui versa la nostra Repubblica, ha bisogno dell'unione morale del popolo. Però, onorevoli colleghi, sul modo di costituire questa unità morale vi è una grande divergenza tra noi. A nostro parere, il modo con cui si stabilisce l'unità morale di un paese è quello di rafforzare la fiducia del paese nella sua classe politica. Il paese ha il diritto di dissentire dalla condotta politica dell'uno o dell'altro partito, dell'uno o dell'altro Governo; però il paese ha il diritto anche di sapere che gli uomini, chiamati dalla fiducia della Camera a dirigere l'amministrazione dello Stato, al disopra di qualsiasi divisione politica, sono insospettabili, meritano il rispetto e la stima da parte di tutti, in primo luogo da parte dei loro avversari.

Rafforzare la fiducia nella classe politica significa rafforzare le istituzioni. È necessario espellere i rottami morali, che eventualmente si trovassero nella classe politica. Questa fu la grandezza di tutte le classi che conquistarono il potere e stabilirono nuove istituzioni: espellere i rottami morali, i detriti morali; ma espellerli dopo aver reso conto, in modo chiaro e aperto, della serenità del giudizio. E non vi è altro modo che quello di chiamare tutte le forze politiche e sociali che sono rappresentate nell'Assemblea a garantire l'imparzialità e la serenità del giu-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

dizio. Perciò, mentre voi invocate il principio della prevalenza del lodo di partito, noi invochiamo il principio della superiorità e della prevalenza, in ogni caso, del Parlamento.

Per queste ragioni il nostro voto a favore della proposta dell'onorevole Perrone-Capano è un voto che significa fiducia nelle istituzioni parlamentari, significa volontà di rendere queste istituzioni sempre più forti, nella fiducia e nel rispetto generale del paese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

VIGORELLI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGORELLI. Onorevoli colleghi, io penso che non vi stupisca se vi dico che la giornata di ieri e quella di oggi sono state per me tra le più dolorose della nostra vita parlamentare. Sono certo anche che per tutti voi sono state molto dolorose, ma non per le ragioni dette dall'onorevole Giannini, che ha affermato che noi abbiamo dato uno spettacolo miserando.

In verità, il fatto solo che qui dentro si possa liberamente discutere su accuse, fondate o non fondate, rivolte ad altissime personalità dello Stato, sarebbe, invece, un fatto che ci può rincuorare, se pensiamo ai tempi non lontani nei quali nulla di simile sarebbe potuto accadere. Io dico che nel Parlamento questo si può e si deve fare: si deve ricercare la verità delle cose che si affermano, ci si deve convincere non soltanto che siamo tutte persone degne di sedere su questi banchi, ma che tra noi può sussistere, al di sopra della diversità delle idee e dei sentimenti, una cordialità reciproca fondata sulla stima reciproca. Ma se questo è vero, se è vero che la dignità del Parlamento si tutela qui dentro, io devo dirvi che ho sofferto, perchè ho visto tutto un insieme di difficoltà, di argomenti capziosi, di cavilli — chiamiamoli col loro nome — che sono stati opposti a questa indagine che il Parlamento ha il diritto di fare.

Io non voglio sapere se i fatti siano veri, o meno; ma affermo che il Parlamento deve saperlo attraverso un'indagine sua, e che è assurdo — non ne ripeto i motivi, perchè sono stati già espressi molto efficacemente — è assurdo pensare che noi possiamo rimetterci al giudizio del magistrato, la cui funzione è completamente diversa; qualche esempio recente, come il caso Maugeri, ci può dimostrare come possa concludersi l'indagine del magistrato, quando siano in giuoco fatti che non attengano ad argomenti giuridici, per cui può avvenire che il magistrato assolva perchè il fatto non costituisce reato, mentre sussiste materia non

soltanto di indagine, ma di deplorazione su fatti che possono costituire — dal punto di vista politico e dal punto di vista morale, per chi siede in questa Assemblea — ragioni di deplorazione, o ragioni di minor considerazione da parte dei colleghi.

In sostanza, io vorrei che noi qui affermassimo la dignità del Parlamento nel solo modo in cui possiamo farlo. Vorrei che non si potesse dire fuori di qui, da nessun italiano, che in questa Camera si è fatto qualche cosa per nascondere una parte della verità, un angolo della verità. E, guardate, respingere questa proposta di legge, respingere la domanda di un'inchiesta parlamentare, vorrebbe dire per il paese tentare di opporre una barriera all'indagine sulla verità delle cose.

È difficile che chiunque di noi possa spiegare quegli argomenti addotti dall'onorevole La Malfa e le dichiarazioni fatte dall'onorevole Viola; che possa spiegare al paese che noi avevamo il diritto di fermarci quando qui dentro viene accusato qualcuno di avere commesso fatti che non sono compatibili con l'attività del mondo parlamentare. Ricordatevi che il paese giudica, e sarebbe gravemente doloroso per tutti se si potesse ritenere che noi non abbiamo saputo condurre in fondo, tra noi, qui dentro, il nostro dovere, che è quello di accertare la verità dei fatti.

Vorrei dire un'ultima cosa. In questa materia penso che nessuna distinzione di parte possa essere adottata. Penso che, nelle valutazioni morali, nessun partito possa vantare nei confronti di un altro una maggiore sensibilità, o una maggiore prontezza. Penso che qui dentro tutti dobbiamo preoccuparci in ugual misura di risolvere sullo stesso piano i problemi morali. Purtroppo, è stato comunicato ad un gruppo parlamentare un lodo di probiviri che ha vincolato i deputati di quel gruppo parlamentare. Io devo dire che si è veramente vincolata la coscienza dei nostri colleghi che appartengono al gruppo della maggioranza, e questo è un altro fatto molto spiacevole, perchè il giudizio dei probiviri — che indubbiamente è vincolativo per gli appartenenti a quel gruppo — non può fermare la coscienza di nessuno dei nostri colleghi, di fronte al fatto che qui siamo in sede di Assemblea.

Io quindi mi auguro che, al di sopra di tutte le differenze di partito, si riesca ad emettere un voto che sia il più largo possibile, ed io spero che veramente la coscienza di ognuno di noi operi al di sopra delle preoccupazioni di qualunque partito. Mi auguro che il giudizio della Commissione possa essere

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

portato qui dentro, per essere da noi vagliato e deliberato.

Per queste ragioni, il gruppo parlamentare del partito socialista unitario dichiara che non ha nessun dubbio sulla necessità di votare l'inchiesta parlamentare e che, se mai un dubbio avessimo avuto, questa discussione ci ha confermato nel dovere e nella necessità di votare quella proposta. (*Applausi a sinistra e all'estrema sinistra*).

ROSSI PAOLO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI PAOLO. Il gruppo socialista dei lavoratori italiani, in tema di inchieste, ha una dottrina molto semplice, che è questa: quando sono in giuoco la moralità e l'onore di un membro qualsiasi di questo Parlamento, ogni deputato deve giudicare strettamente con la sua coscienza, soltanto con la sua coscienza, come giudice di moralità e giudice di onore. Ciò affermo, perché ho sentito dei mormorii quando il gruppo parlamentare repubblicano, già così esiguo, tanto esiguo da essere più esiguo del nostro, ha manifestato opinioni divergenti. Io trovo che nel campo della superiore moralità, è perfettamente legittima tanto la opinione dell'onorevole Amadeo, quanto l'opinione dell'onorevole La Malfa, e non accetterei (lo affermo nel modo più formale) alcun vincolo di disciplina in una materia come questa. Voglio votare liberamente come credo, e ogni componente del mio gruppo voterà liberamente in questa materia.

DI VITTORIO. Voterà contro, o a favore?

ROSSI PAOLO. Io voterò contro (*Commenti all'estrema sinistra*), anche se mi saranno destinate le disapprovazioni che ha raccolto l'onorevole La Malfa.

Ieri, quando ho seguito, parola per parola, le dichiarazioni dell'onorevole Viola, il mio dolore, altrettanto sincero quanto quello dell'onorevole Vigorelli, era aumentato da due elementi: il primo, che taluni manifestavano un largo ed evidente tripudio di fronte all'onta che si gettava su membri del Parlamento; il secondo, che altri, stretti da una disciplina che ritengo inammissibile, pallidi e silenziosi, trattenevano quello che era l'evidente impulso del loro spirito di alzarsi e gridare: «Vogliamo una inchiesta su queste accuse!».

Una cosa è, a questo punto, perfettamente sicura, onorevoli colleghi: che una inchiesta si deve fare, che deve essere obiettiva, che deve essere ampia, che deve esten-

dersi in tutti gli angoli più riposti. E non credo, signor Presidente, che sia nemmeno pensabile che chi ha chiesto l'applicazione dell'articolo 74 possa recedere da una tale istanza. Chi ha chiesto l'applicazione dell'articolo 74, solennemente, di fronte al Parlamento, è costretto, voglia o non voglia, a seguire la procedura che egli stesso ha provocato.

Ma non vi è dubbio — e in questo siamo perfettamente d'accordo con gli onorevoli Viola e Giammarco — che coloro che hanno promosso la domanda della formazione di una Commissione ai sensi dell'articolo 74, insisteranno nella loro istanza se, come credo e mi auguro, sarà respinta la proposta dell'onorevole Perrone Capano.

Perché, dovendosi fare — ed anche su questo siamo d'accordo — la più ampia, la più obiettiva ricerca della verità, la si dovrebbe fare, ai sensi dell'articolo 74 del Regolamento e non dell'articolo 82 della Costituzione? (*Proteste all'estrema sinistra — Interruzione dell'onorevole Lopardi*). Lo dico subito all'onorevole Lopardi, che ieri mi sembrava godesse delle cose che si andavano dicendo: perché l'articolo 74 del nostro Regolamento permette una indagine illimitata, mentre l'articolo 82 della Costituzione permette soltanto una inchiesta in materia di pubblico interesse.

SANSONE. La moralità non è un pubblico interesse?

ROSSI PAOLO. No! (*Proteste all'estrema sinistra*). Non è sempre materia di pubblico interesse. La moralità personale dei componenti del Parlamento non è materia di pubblico interesse.

Ho seguito con cura estrema le dichiarazioni dell'onorevole Viola, e mi è parso di rilevare che le accuse più gravi contro l'onorevole Spataro, contro l'onorevole Bonomi, che, tra l'altro, non è e non è mai stato ministro, contro l'onorevole Coccia, contro deputati che non erano e non sono stati ministri, fossero prevalentemente di indole privata e si riferissero ad una sfera di attività, nel tempo, ancora anteriore a quello dell'elezione a deputato. (*Commenti*). Mi è parso, ad esempio, che uno degli argomenti più vivacemente sostenuti fosse questo: avere l'avvocato Spataro, come avvocato e solo in tale sua qualità, mal gerito gli interessi di non so quale erede del senatore Filippo Cremonesi. Lo Spataro non era allora né ministro, né deputato, agiva come privato professionista.

Io nego sia che materia di pubblico interesse il rivedere la condotta dell'avvocato

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Spataro prima che egli fosse deputato, nell'ambito della sua semplice attività professionale di avvocato. Ne risponderà all'ordine degli avvocati di Roma, ne risponderà al Consiglio superiore forense, ne risponderà ai suoi clienti, ne risponderà al procuratore della Repubblica. (*Commenti*).

Non si potrebbe estendere l'indagine politica, a norma dell'articolo 82, all'attività extra-parlamentare di chi ha agito come professionista, prima di essere ministro e deputato.

Certe accuse contro gli altri colleghi sono di carattere strettamente privatistico; così quelle contro l'onorevole Coccia, che si riferiscono alla sua attività precedente ed esterna al mandato parlamentare.

Orbene, la Commissione di indagine, a norma dell'articolo 74, non è vincolata per materia, non ha il vincolo obiettivo del pubblico interesse.

Se voi darete adito alla proposta dell'onorevole Perrone Capano, i commissari nominati non si potranno occupare di altra materia che di quella prevista dall'articolo 82 della Costituzione, e dovranno respingere i quattro quinti degli addebiti, che sono stati mossi dall'onorevole Viola a diversi dei nostri colleghi, fuori della loro attività pubblicistica, fuori di ogni ombra, anche lontana, di pubblico interesse.

Non solo, onorevoli colleghi; ma come sono costituite le due diverse Commissioni?

La Commissione eletta a norma dell'articolo 82 della Costituzione è Commissione di ordine proporzionale, che rispecchia completamente la composizione politica dell'Assemblea. E allora voi avrete numericamente, e per necessità, qualunque sia l'intenzione del Presidente di questa Assemblea, una Commissione in cui saranno in maggioranza gli appartenenti al partito dell'onorevole Spataro. E voi farete, contro le decisioni di quella Commissione, le stesse accuse che fate adesso contro il lodo emesso dagli onorevoli probiviri, che hanno esaminato le accuse mosse dall'onorevole Viola.

Viceversa, la Commissione nominata a norma dell'articolo 74 del nostro regolamento non è necessariamente una Commissione scelta secondo la proporzione delle forze politiche; è una Commissione, che può essere paritetica, nella quale la voce dell'accusa potrà essere più forte.

E poi — questo è il terzo argomento, per cui voterò contro, con sicurissima coscienza — la nomina della Commissione d'inchiesta a norma dell'articolo 82 implica un giudizio

di merito sulla gravità, sulla serietà, sull'apparente fondatezza delle accuse mosse non contro uomini, ma contro amministrazioni e non solo contro amministrazioni, ma contro tutto un regime (*Commenti*), contro tutta una forma politica.

Ebbene, onestamente, da galantuomo, debbo dire che le accuse mosse dall'onorevole Viola sono state personalizzate nel modo più evidente e manifesto, anche attraverso le sue stesse parole: «io accuso il tal dei tali; faccio cadere il mio rimprovero su Bonomi; faccio cadere il mio rimprovero su Spataro», e così via su quei colleghi che sono venuti man mano sotto le sue grinfie durante il discorso. Le sue accuse, quindi, avevano un carattere strettamente personalistico; non avevano il carattere di una censura al regime, alla pubblica amministrazione e al Governo.

Io ho seguito con attenzione, parola per parola, il discorso dell'onorevole Viola: mi sono persuaso che le sue accuse hanno carattere strettamente personalistico, nel movente e nell'obiettività. (*Proteste all'estrema sinistra*). Giudicherei un delitto contro la Repubblica e contro la democrazia dare una importanza estensiva agli argomenti e alle accuse dell'onorevole Viola, che possono benissimo disonorare pochi uomini, ma che non allargano la loro censura al Governo della Repubblica. (*Applausi al centro e a destra — Rumori all'estrema sinistra*).

CIFALDI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIFALDI. Signor Presidente, consenta che io, non che abbia l'ardire di sottoporle un quesito, ma esponga una preoccupazione che mi è venuta nel luogo dibattito su questa questione. Vorrei domandare alla sua autorità se non vi è effettivamente una ragione di precedenza sulla richiesta fatta dall'onorevole Viola in rapporto all'articolo 74 del nostro regolamento.

PRESIDENTE. Onorevole Cifaldi, ella deve fare una dichiarazione di voto; il suo quesito è stato già posto, in altra forma, ma sostanzialmente negli stessi termini, dall'onorevole La Malfa. Comunque, ho già risposto esaurientemente.

CIFALDI. Per questa ragione, siccome ritengo che sia inevitabile giungere ad una inchiesta, sia essa in base all'articolo 74 del regolamento o in base all'articolo 82 della Costituzione, è necessario fissare i termini della questione. (*Interruzioni — Commenti*).

È importante questo punto, e non siamo ancora in votazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Signor Presidente, la mia preoccupazione è questa: adesso votiamo sulla proposta Perrone Capano per la presa in considerazione della proposta di inchiesta parlamentare. Poniamo che questa proposta venga respinta. Allora dovremmo vedere se gli onorevoli Viola e Giammarco, ma soprattutto il primo, manteranno il loro ricorso all'articolo 74 del regolamento (*Commenti*). Infatti, ove non venisse mantenuta questa dichiarazione fatta dall'onorevole Viola, noi ci troveremmo veramente di fronte al paese in una situazione sbalorditiva, mi permetterei di dire tragica; perché noi, dopo quanto abbiamo discusso, vedremmo respinta la proposta di inchiesta parlamentare, e saremmo nella impossibilità di indagare su quanto è stato esposto qui alla Camera... (*Interruzioni all'estrema sinistra*). Invece, noi dobbiamo essere sicuri, come deputati, che vi sia senz'altro da parte dell'onorevole Viola il ricorso all'articolo 74 del nostro regolamento... (*Interruzioni all'estrema sinistra*). Potrebbe benissimo darsi il caso che, respinta la proposta di inchiesta parlamentare, egli non rifacesse più la sua proposta, e allora, signor Presidente? (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Abbiamo già preso in considerazione questa possibilità, onorevole Cifaldi. La risposta è stata data dall'onorevole Viola, il quale ha ripetuto che condiziona il suo appello all'articolo 74 all'esito della discussione sulla presa in considerazione della proposta di inchiesta parlamentare.

CIFALDI. Sono veramente soddisfatto di questa risposta. Ella ha tanta fiducia nelle affermazioni di ciascuno di noi da ritenere che non possa avvenire un mutamento di pensiero, talché tutta la Camera è ferma, nella valutazione politica di questo avvenimento, sul fatto che l'onorevole Viola ha dichiarato che, ove l'Assemblea respingesse la proposta di legge, egli presenterebbe senz'altro la sua richiesta. Ma io posso, anche come deputato, dubitare che ciò avvenga (*Commenti*); posso anche pensare che l'onorevole Viola, per un'altra valutazione politica del momento, non presenti la sua richiesta.

A me sembra che quando, sottoposta ad una condizione risolutiva o sospensiva, vi è stata una richiesta di ricorso da parte di un deputato all'articolo 74 del nostro regolamento e che quando questa condizione si è verificata, questa richiesta rimane irrevocabile. Quando ella, onorevole Presidente, stamattina ha detto che i termini della inchiesta erano estesi a tutta la materia che è stata qui trattata, in seguito alla comunica-

zione della lettera, inviata alla Presidenza dall'onorevole Spataro, l'onorevole Viola non poteva più revocare la sua richiesta di appello all'articolo 74 e chiedere che venisse prima posta in votazione la proposta di legge Perrone Capano.

Verificatasi la condizione da lui posta al termine della precedente seduta, non è dato esaminare la presa in considerazione della proposta di legge, ma occorre senz'altro che ella, onorevole Presidente, nomini la Commissione di indagine. In ogni modo, poiché allo stato delle cose è indispensabile una inchiesta, ove la mia proposta non venga accolta, dichiaro di votare a favore della presa in considerazione della proposta di inchiesta parlamentare.

PRESIDENTE. Onorevole Viola, tranquillizzi l'onorevole Cifaldi.

VIOLA. Confermo di ricorrere all'articolo 74 del regolamento, ove fosse respinta la presa in considerazione della proposta Perrone Capano di inchiesta parlamentare. Dovrei, poi, correggere alcune inesattezze in cui è incorso l'onorevole Cappi, ma lo farò in altra sede, per non tediare più oltre la Camera.

CAPPI. Chiedo di fare una dichiarazione.

PRESIDENTE. Onorevole Cappi, ella ha già parlato. In ogni modo, si limiti a una dichiarazione contenuta in termini di assoluta brevità.

CAPPI. Onorevole Presidente, faccio una comunicazione prendendo lo spunto dalle parole dell'onorevole Paolo Rossi, e la dichiarazione, perché non si suppongano cose poco benevoli, era già scritta prima che parlasse l'onorevole Viola. L'onorevole Rossi ha dichiarato che non riteneva potesse essere ritirata la proposta dell'articolo 74 che, secondo lui e secondo me, assorbe la proposta dell'articolo 82 della Costituzione. Io comunico che fin da stamane con la lettera dell'onorevole Spataro che ella, signor Presidente, ha letto, noi avevamo dissipato il dubbio che l'onorevole Spataro, non avendo ieri interrotto l'onorevole Viola, potesse non essere compreso nella inchiesta dell'articolo 74. Io dichiaravo, e dichiaro, che qualora l'onorevole Viola non avesse mantenuto la richiesta, i nostri amici da lui nominati l'avrebbero essi chiesta, e sono qui presenti. (*Prolungati commenti all'estrema sinistra*).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione per appello nominale sulla presa in considerazione della proposta di inchiesta parlamen-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

tare presentata dall'onorevole Perrone Capano:

« Sulla fondatezza, o meno, delle accuse mosse dall'onorevole Ettore Viola nei confronti di onorevoli membri del Parlamento e del Governo » (1299).

Estraggo a sorte il nome del deputato dal quale comincerà la chiama.

(Segue il sorteggio).

Comincerà dall'onorevole Pertusio. Si faccia la chiama.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

SULLO, *Segretario*, fa la chiama.

Rispondono sì:

Alicata — Alliata di Montereale — Amadei Leonetto — Amadeo Ezio — Amendola Giorgio — Amendola Pietro — Amicone — Angelucci Mario — Arata — Ariosto — Assennato — Audisio — Azzi.

Bagfioni — Baldassari — Barattolo — Barbieri — Barontini — Basile — Basso — Belliardi — Belloni — Bellucci — Beltrame — Bernieri — Berti Giuseppe fu Angelo — Bettiol Francesco — Bianco — Borioni — Bottai — Bottonelli — Bruno — Buzzelli.

Cacciatore — Calamandrei — Calandrone — Capacchione — Capalozza — Capua — Carpano Maglioli — Casalnuovo — Cavallari — Cerabona — Cerreti — Cessi — Chiesa Tibaldi Mary — Chini Coccoli Irene — Chiostergi — Cifaldi — Clochiatti — Cocco Ortu — Colitto — Coppi Ilia — Corbi — Corbino — Corona Achille — Costa — Cotani — Cremaschi Olindo — Cucchi — Cuttitta.

D'Agostino — Dal Pozzo — Dami — D'Amico — D'Amore — De Caro Raffaele — De Martino Francesco — Di Donato — Di Vittorio — Donati — Ducci — Dugoni.

Failla — Faralli — Farini — Fazio Longo Rosa — Ferrandi — Fietta — Floreanini Della Porta Gisella — Fora.

Gallico Spano Nadia — Gallo Elisabetta — Geraci — Ghislandi — Giavi — Giolitti — Giulietti — Grassi Luigi — Grazia — Grifone — Grilli — Guadalupi — Gullo.

Imperiale — Invernizzi Gaetano — Iotti Leonilde.

Jacoponi.

Laconi — La Marca — La Rocca — La Torre — Lizzadri — Lombardi Carlo — Lombardi Riccardo — Longo — Lopardi — Lozza — Lupis.

Maglietta — Magnani — Malagugini — Mancini — Maniera — Marabini — Marcelino Colombi Nella — Martini Fanoli Gina — Marzi Domenico — Massola — Matteotti Carlo — Matteotti Matteo — Matteucci — Mazzali — Melis — Merloni Raffaele — Mesinetti — Mondolfo — Montagnana — Montelatici.

Nasi — Natali Ada — Natoli Aldo — Natta — Nenni Giuliana — Nenni Pietro — Nicoletto — Nitti — Novella.

Ortona.

Pajetta Gian Carlo — Pajetta Giuliano — Palazzolo — Pelosi — Perrone Capano — Perrotti — Pesenti Antonio — Pessi — Pieraccini — Pino — Pirazzi Maffiola — Polano — Pollastrini Elettra — Puccetti.

Ravera Camilla — Reali — Ricci Giuseppe — Ricci Mario — Roasio — Roberti — Rossi Maria Maddalena — Roveda.

Saccetti — Sacchetti — Saija — Sala — Sampietro Giovanni — Sansone — Santi — Scappini — Scarpa — Sciaudone — Scotti Francesco — Semeraro Santo — Serbandini — Silipo — Smith — Spallone — Stuardi — Suraci.

Tarozzi — Togliatti — Tolloy — Torretta — Turchi Giulio.

Vallone — Venegoni — Vigorelli — Viola — Viviani Luciana.

Walter.

Rispondono no:

Adonnino — Amatucci — Ambrico — Ambrosini — Andreotti — Angelucci Nicola — Armosino — Artale — Avanzini.

Babbi — Bagnera — Balduzzi — Barbina — Baresi — Bartole — Bavaro — Benvenuti — Bernardinetti — Berti Giuseppe fu Giovanni — Bertola — Bettiol Giuseppe — Biagioni — Biasutti — Bima — Bontade Margherita — Borsellino — Bosco Lucarelli — Bovetti — Bulloni — Burato.

Caccuri — Cagnasso — Campilli — Camposarcuno — Cappi — Cappugi — Carignani — Caroniti Filadelfio — Carratelli — Caserta — Castelli Edgardo — Castelli Avolio Giuseppe — Cavalli — Ceravolo — Chatrian — Chiamello — Chiarini — Chieffi — Cimenti — Clerici — Codacci Pisanelli — Colasanto — Colleoni — Colombo — Conci Elisabetta — Coppa Ezio — Coppi Alessandro — Corsanego — Cortese — Cotellessa.

Dal Canton Maria Pia — D'Ambrosio — De Caro Gerardo — De' Cocci — De Gasperi — Del Bo — Delle Fave — Delli Castelli Filomena — De Maria — De Martino Alberto

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

— De Martino Carmine — De Meo — De Michele — De Palma — Diecidue — Di Leo — Dominedò — Donatini — Dossetti.

Ermini.

Fabriani — Facchin — Fanelli — Fanfani — Fascetti — Fassina — Federici Agamben Maria — Ferrarese — Ferrario Celestino — Ferraris Emanuele — Fina — Firrao Giuseppe — Foderaro — Foresi — Franceschini — Franzo — Fumagalli — Fusi.

Galati — Garlato — Gasparoli — Gennai Tonietti Erisia — Germani — Geuna — Giacchero — Giammarco — Giordani — Giuntoli Grazia — Gonella — Gorini — Guerrieri Emanuele — Guerrieri Filippo — Guidi Cingolani Angela Maria.

Improta.

Jervolino Angelo Raffaele — Jervolino De Unterrichter Maria.

La Malfa — La Pira — Latanza — Lazzati — Leonetti — Lettieri — Liguori — Lizier — Lo Giudice — Lombardi Ruggero — Lombardini — Lombardo Ivan Matteo — Longoni — Lucifredi.

Mannironi — Manuel-Gismondi — Manzini — Marazza — Marazzina — Marconi — Marengi — Marotta — Martinelli — Martino Edoardo — Marzarotto — Mattarella — Mattei — Maxia — Meda Luigi — Melloni Mario — Menotti — Micheli — Migliori — Molinari — Momoli — Monterisi — Monticelli — Montini — Morelli — Moro Aldo — Moro Francesco — Moro Girolamo Lino — Mùrdaca — Mussini.

Negrari — Nicotra Maria — Notarianni — Numeroso.

Pacati — Pacciardi — Paganelli — Paggiuca — Pallenzona — Parente — Pastore — Pecoraro — Pella — Pertusio — Petrone — Petrucci — Pierantozzi — Pietrosanti — Pignatelli — Pignatone — Proia — Pugliese. Quarello — Quintieri.

Rapelli — Reggio d'Acì — Repossi — Rescigno — Resta — Riccio Stefano — Riva — Rocchetti — Rocco — Rossi Paolo — Russo Carlo.

Sabatini — Sailis — Salizzoni — Salvatore — Sampietro Umberto — Saragat — Sartor — Scaglia — Scalfaro — Schiratti — Scoca — Sedati — Segni — Semeraro Gabriele — Simonini — Sodano — Spiazzi — Spoleti — Stagno d'Alcontres — Storchi — Sullo.

Tambroni — Taviani — Terranova Corrado — Tesauro — Titomanlio Vittoria — Togni — Tomba — Tonengo — Tosato — Tosi — Tozzi Condivi — Trimarchi — Troi-

si — Tudisco — Tupini — Turco Vincenzo — Turnaturi.

Valsecchi — Veronesi — Viale — Vicentini Rodolfo — Vigo — Visentin Angelo — Vocino — Volpe.

Zaccagnini Benigno — Zerbi.

Si sono astenuti:

Giannini Guglielmo — Giannini Olga. Rivera.

Scotti Alessandro — Spataro.

Sono in congedo:

Almirante.

Caiati — Calcagno — Cara — Cavallotti. Farinet.

Giovannini — Girolami — Guariento.

Lecciso — Lombardi Colini Pia.

Mastino Gesumino — Mastino del Rio.

Raimondi.

Saggin — Sammartino.

Vetrone.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a procedere al computo dei voti.

(Gli onorevoli segretari procedono al computo dei voti).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione nominale:

Presenti	438
Votanti	433
Astenuti	5
Maggioranza	217
Hanno risposto sì . . .	190
Hanno risposto no . . .	243

(La Camera non approva la presa in considerazione).

Poiché l'onorevole Viola ha già dichiarato di insistere nella richiesta di una Commissione di indagine, a norma dell'articolo 74 del regolamento, comunico di aver chiamato a far parte della Commissione stessa i seguenti deputati: Amadeo, Bettiol Giuseppe, Costa, Dossetti, Fumagalli, Gullo, Martino Gaetano, Resta e Rossi Paolo.

Ritengo che questa Commissione possa occuparsi anche del caso dell'onorevole Giammarco che, per proprio conto, ha fatto appello all'articolo 74.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

Assegno alla Commissione il termine del 30 giugno prossimo per la presentazione delle conclusioni.

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per eliminare gli inconvenienti che si sono venuti a verificare — con gravissimo danno dei viaggiatori, e specie degli studenti e dei lavoratori — con l'applicazione del nuovo orario ferroviario sulla linea Sant'Eufemia Lametia-Catanzaro, particolarmente — ad esempio — per il fatto che la mattina è rimasta una sola littorina che deve portare circa 200 lavoratori da Nicastro a Sant'Eufemia e che la notte l'ultimo treno da Sant'Eufemia a Catanzaro è alle 21,50 e quindi restano senza coincidenza (e pertanto costretti a pernottare a Sant'Eufemia) i viaggiatori in arrivo coi treni della notte dalla Sicilia e da Napoli e Roma.

(1471)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conoscere, considerati i limitatissimi fondi messi a disposizione dei comuni calabresi dalla legge Tupini 3 agosto 1949, n. 589 (che ha costituito, ancora una volta, una vera delusione per la Calabria), se non ritenga necessario ed urgente provvedere all'immediato finanziamento delle leggi speciali per la Calabria — e particolarmente della legge Chimirri del 25 giugno 1906, n. 35 — in modo da attuare un programma concreto di opere pubbliche, che ragioni di profonda umanità, oltretutto di giustizia, impongono a favore di una regione che ha sempre tutto dato al paese, pur vivendo da secoli in stato di squallida miseria.

(1472)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga urgente provvedere al finanziamento della diramazione stradale da San Nicola di Ghorio a San Pantaleone, comune di San Lorenzo (provincia di Reggio Calabria).

« Il progetto è stato redatto fin dal 1920 e riesumato, per aggiornarlo, nel 1945.

« Da tale data, rispondendo alle legittime insistenze della popolazione interessata, viene dall'uno all'altro esercizio finanziario rimandato il finanziamento dei lavori.

« La cessione gratuita del terreno da parte dei proprietari e l'opera prestata senza retribuzione dai braccianti del luogo stanno a dimostrare l'indrogabile necessità di non protrarre oltre la costruzione di un'arteria stradale che darà vita ad una borgata di oltre duemila abitanti.

(1473)

« SPOLETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere per quali motivi il Genio civile di Catanzaro non ha provveduto — nonostante la esplicita richiesta fattagli dal Provveditorato alle opere pubbliche di Catanzaro con lettera n. 26679 del 28 dicembre 1946 e successive sollecitazioni — alla redazione del progetto della strada Martirano Lombardo-Pietre Bianche, da lunghi anni reclamata dalle popolazioni interessate e riconosciuta di grande necessità; e, qualora ciò sia avvenuto, a quanto pare, per i molti impegni incumbenti sul personale di quell'Ufficio del Genio civile, perché non si è dato incarico per la redazione del progetto stesso ad un professionista privato, come consentono le disposizioni vigenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2862)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare, con carattere d'urgenza, a favore del comune di Zungri (Catanzaro), privo di strade, fognature, acquedotto, aule scolastiche e di tutte le più elementari comodità necessarie alla vita civile di quella popolazione.

« L'interrogante fa presente la necessità di venire incontro alle richieste di quel comune, non solo per ragioni di umanità, ma soprattutto di giustizia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2863)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare in favore degli ufficiali dell'Esercito arruolati volontariamente nel 1948 nel Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, che a distanza di due anni non hanno ancora ottenuto una definitiva sistemazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

« E per conoscere, altresì, se non ritenga di ammettere in servizio effettivo i sottufficiali e le guardie di pubblica sicurezza ausiliari, che all'atto dell'arruolamento erano ammogliati e che per questo motivo soltanto sono stati finora esclusi dai ruoli effettivi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2864)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali provvedimenti s'intendano adottare per venire incontro alle richieste del personale delle ricevitorie postali, onde adeguarne l'ordinamento in relazione alle necessità morali e materiali e nell'interesse stesso dei servizi.

« L'interrogante chiede, in particolare, di conoscere:

a) se non si ritenga opportuno di precisare la posizione giuridica dei ricevitori postali e telegrafici, e cioè se essi siano assuntori-appaltatori o agenti contabili dello Stato e, conseguentemente, precisarne lo stato giuridico ed economico ed il trattamento di quiescenza;

b) se non si ritenga di dover provvedere all'inquadramento dei supplenti postali, ai quali dovrebbe essere aperta la carriera dei ricevitori, sia affidando loro la reggenza degli uffici vacanti, sia riservando loro, per concorso, almeno una parte delle ricevitorie;

c) se non ritenga giunto il momento di rivedere il trattamento economico dei procaccia e portalettere, i quali, pur obbligati ad un gravoso lavoro, hanno attualmente una retribuzione che non consente di soddisfare le più elementari esigenze di vita. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2865)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per il completamento della litoranea fra le stazioni di Nocera Terinese e Capo Suvero (Catanzaro), completamente che costituisce un punto vitale per l'economia di tutta la Calabria.

« L'interrogante fa presente la necessità di provvedere con urgenza allo stanziamento della somma necessaria per l'esecuzione dei detti lavori, venendo così incontro ai voti delle popolazioni interessate. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2866)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se ritenga di estendere ai supplenti postali — finora troppo dimenticati e sacrificati — il beneficio dell'inquadramento nei ruoli speciali transitori, che costituisce legittima e vecchia aspirazione di quella benemerita categoria. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2867)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni, per le quali non sono stati ancora iniziati i lavori di completamento delle case-rivero di Concacasale (Campobasso), pur essendo stati gli stessi già appaltati e aggiudicati all'impresa Cocco Angelo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2868)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se si intenda comprendere nell'elenco delle strade da costruire, in applicazione della emananda legge sulla Cassa per il Mezzogiorno, anche i due tratti ancora da costruire della strada provinciale n. 39, di cui all'articolo 2 della legge 30 maggio 1875, n. 2521, e cioè della strada da Centocelle al Fortore e poi fino all'Appulo-Sannitica, in provincia di Campobasso. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2869)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potranno avere inizio i lavori di costruzione dell'acquedotto di Sant'Anastasio, che tanto è atteso dalla popolazione di Isernia (Campobasso), essendo stato il relativo progetto rettificato dal Genio civile di Isernia nei sensi richiesti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2870)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se sarà compresa fra le strade, da costruirsi in applicazione della emananda legge sulla Cassa per il Mezzogiorno, la strada di allacciamento del comune di Sessano (Campobasso) alle frazioni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(2871)

« COLITTO ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se e quando avrà luogo la istituzione del cantiere scuola di lavoro per la costruzione della strada boschiva che da San Felice del Molise (Campobasso) mena alla contrada Macchianera. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2872)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intende prendere a favore della popolazione di Castel San Vincenzo (Campobasso), gravemente danneggiata il 23 maggio 1950, da una violenta grandinata di immense proporzioni, abbattutasi per un'ora intera sui campi di detto comune, distruggendo il raccolto e mettendo dinanzi a quella popolazione lo spettro della fame. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2873)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se è disposto a concedere al comune di Montefalcone del Sannio (Campobasso) il contributo, chiesto ai sensi della legge 3 agosto 1949, numero 589, per la costruzione in detto comune di un edificio scolastico. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2874)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando avranno inizio i lavori di riparazione di Via del Mulino di Tufara (Campobasso), resi necessari a seguito dei danni arrecati da note recenti alluvioni. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2875)

« COLITTO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se è mai stato messo al corrente delle tristi condizioni della edilizia, della assoluta deficienza del servizio idrico e della mancanza di fognature nel piccolo comune di Palagianello (Taranto), i cui cinquemila abitanti si ritengono ingiustamente trattati date le prove di indifferenza e trascuratezza avute da parte delle Autorità governative nelle loro più che legittime ed umane necessità.

« Se non ritenga opportuno ed urgente, di fronte ad una tale penosa situazione, provve-

dere ad accogliere i voti di quella onesta e laboriosa cittadinanza, disponendo perché la richiesta avanzata al Ministero, tramite il Genio civile di Taranto, in data 11 febbraio 1950, n. 15 di protocollo, dall'Amministrazione democratica popolare di quel comune, sia integralmente accolta, considerando, tra l'altro, che l'Ente mutuante (I.N.A.) ha espresso parere favorevole. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(2876)

« GUADALUPI, LATORRE ».

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.

GEUNA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Nè ha facoltà.

GEUNA. Desidererei che il ministro della difesa rispondesse con urgenza ad una interrogazione da me presentata tempo fa circa la costruzione dell'aeroporto di Caselle.

PRESIDENTE. Onorevole Pacciardi?

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Ritengo di potere rispondere sabato prossimo.

CORBI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBI. Vorrei pregare il ministro dei lavori pubblici di rispondere sabato alla mia interrogazione riguardante gli impianti elettrici sul Vomano.

PRESIDENTE. Interpellerò il ministro competente.

La seduta termina alle 17,20.

Ordine del giorno per le sedute di venerdì, 9 giugno 1950.

Alle ore 10:

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.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 7 GIUGNO 1950

2. — *Discussione delle proposte di legge*

MICELI ed altri: Proroga dei contratti agrari. (*Urgenza*). (1097);

BONOMI ed altri: Proroga delle vigenti disposizioni di legge in materia di contratti di mezzadria, di colonia parziaria, compartecipazione e affitto di fondi rustici. (1104);

GRIFONE ed altri: Proroga delle vigenti disposizioni in materia di affittanza agraria e riduzione dei canoni in natura. (1134). — *Relatori*: Truzzi, *per la maggioranza*, e Grifone, *di minoranza*.

Alle ore 16:

Svolgimento dell'interpellanza del deputato Giannini Guglielmo e delle mozioni dei deputati Nenni Pietro ed altri e Covelli ed altri.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI