

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

DCCLXXXVI.

SEDUTA POMERIDIANA DI VENERDÌ 26 OTTOBRE 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDI

DEI VICEPRESIDENTI CHIOSTERGI E LEONE

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente.	32497
Congedi	32496
Disegni di legge (<i>Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa</i>) .	32497
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario 1951-1952. (2053)	32497
PRESIDENTE 32497, 32499, 32500, 32501, 32502, 32503, 32504, 32509, 32511, 32515	
ARTALE	32497
FERRARIS	32497
LETTIERI	32498
RIVERA	32498
FERRARIO	32498
DONATINI	32498
ANGELUCCI MARIO	32498
FANFANI, <i>Ministro dell'agricoltura e delle foreste.</i>	32498, 32499, 32500, 32501, 32502, 32503, 32504
PERLINGIERI	32498
GRIFONE	32498, 32511
BABBI	32498
ZACCAGNINI	32498
GIACCHERO	32498
LECCISO	32498
MONTERISI	32498
MARABINI	32498, 32499
CREMASCHI CARLO	32499
BELLUCCI	32499
TROISI	32500
VETRONE	32500

	PAG.
STELLA	32500
FRANZO	32500
CORONA GIACOMO	32500
VOCINO	32500
GIUNTOLI GRAZIA	32500
MAGLIETTA	32500
BOSCO LUCARELLI	32500
BETTIOL FRANCESCO GIORGIO	32500
MELIS	32500, 32503
MARENGHI	32500
VICENTINI	32500
SULLO	32500
MORO FRANCESCO	32500
MICELI	32500, 32501, 32507
CAVALLARI	32501
BERNARDINETTI	32502
CARIGNANI	32502
AMADEO	32502
DAL POZZO	32502
BIANCO	32502
ROVEDA	32502
GRAMMATICO	32502
CIFALDI	32503
CREMASCHI OLINDO	32503
FINA	32503
DE MARIA	32503, 32513
NATOLI	32503
CARTIA	32504
MUSSINI	32504
DAL CANTON MARIA PIA	32504
NICOTRA MARIA	32504
STUANI	32504
POLANO	32504
CHIARINI	32504
CHIESA TIBALDI MARY	32504
MONTICELLI	32504
CACCURI	32504

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

	PAG.
PERRONE CAPANO	32504
SANSONE	32510
BETTIOL GIUSEPPE	32511
GALASSO	32512
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52. (2082)	32517
PRESIDENTE	32517
PAOLUCCI	32517
SAMMARTINO	32524
PINO	32528
LIZZADRI	32533
PERRONE CAPANO	32539
LOPARDI	32542
BORIONI	32547
CHIARAMELLO	32552
COLITTO	32554
Proposte di legge:	
(Annunzio)	32497
(Approvazione da parte di Commissione in sede legislativa)	32497
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	32558
Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	32497
Sostituzione di un deputato	32497
Sul processo verbale:	
SCHIRATTI	32496
Verifica di poteri	32496
Votazione segreta dei disegni di legge:	
Conversione in legge del decreto-legge 20 settembre 1951, n. 942, contenente limitazioni all'impiego del nickel, del rame e delle rispettive leghe. (2184);	
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario 1951-1952).	32516

La seduta comincia alle 16.

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

Sul processo verbale.

SCHIRATTI. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Voglia indicare il motivo.

SCHIRATTI. Per fatto personale, in ordine ai riferimenti alla mia persona fatti ieri dall'onorevole Grammatico.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCHIRATTI. L'onorevole Grammatico, nel suo intervento di ieri notte, ha affermato che il prezzo delle targhe per i carri agricoli è gravato di lire 400, importo che andrebbe alla società F. A. T. A. (Fondo assicurativo tra agricoltori).

Poiché questa società di assicurazioni è presieduta dall'onorevole Bonomi e ha come consigliere delegato chi vi parla, l'onorevole Grammatico ha testualmente affermato che più che una famiglia bene affiatata o una associazione di mutuo soccorso, noi due formiamo «una associazione a... (non ci penso!)». È evidente cosa voleva dire.

A nome anche dell'onorevole Bonomi, protesto contro questa volgare, bassa e diffamatoria affermazione e preciso.

La società F. A. T. A., dopo l'approvazione della legge sulla targatura dei carri agricoli, a semplice scopo di propaganda, al fine cioè di far conoscere la sua attività in mezzo ai ceti agricoli, ha offerto, attraverso una precisa convenzione con l'«Enal», una assicurazione per i rischi di responsabilità civile con i seguenti massimali: 100 mila per ogni sinistro, 50 mila per ogni persona, 10 mila per danni a cose o ad animali.

E tutto questo per un premio annuo di lire 9 — dico nove lire — compresi gli accessori e gli oneri fiscali.

Metto a disposizione della Presidenza della Camera la polizza-convenzione in tal senso stipulata, affinché ognuno possa aver la conferma che quando l'onorevole Grammatico ha affermato che il F. A. T. A. aveva imposto un balzello di lire 400 ha detto cosa non rispondente a verità e perciò falsa. Ed ometto di proposito ogni altro commento. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Angelini, Chieffi, Diecidue, Leone-Marchesano, Mannironi e Semeraro Gabriele.

(I congedi sono concessi).

Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Informo che la Giunta delle elezioni, nella sua seduta odierna, ha verificato non essere contestabili le seguenti elezioni e, concorrendo negli eletti le qua-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

lità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

per la circoscrizione XXII (Benevento, Avellino, Salerno): onorevole Guido Martuscelli;

per la circoscrizione XI (Udine, Belluno, Gorizia): onorevole Lucio Mario Luzatto.

Do atto alla Giunta di queste sue comunicazioni e, salvo casi di incompatibilità persistenti e non conosciuti fino a questo momento, dichiaro convalidate queste elezioni.

Sostituzione di un deputato.

PRESIDENTE. Comunico che nella sua seduta odierna la Giunta delle elezioni, in applicazione dell'articolo 61 della legge elettorale, ha deliberato di proporre alla Camera che, in sostituzione del compianto collega onorevole Fiorenzo Cimenti, nella circoscrizione IX (Verona, Padova, Vicenza, Rovigo), sia proclamato il candidato Uberto Breganze.

Pongo in votazione questa proposta della Giunta.

(È approvata).

Proclamo, quindi, deputato l'onorevole Uberto Breganze.

S'intende che da oggi decorre il termine di venti giorni per la presentazione di eventuali reclami.

Approvazione di disegni e di una proposta di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nelle riunioni di stamane delle Commissioni permanenti, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

dalla IV Commissione (Finanze e tesoro):

« Norme sulla rivalutazione per congruaggio monetario » (2108) (Con modificazioni);

dalla VI Commissione (Istruzione):

« Trasformazione della Facoltà di ingegneria mineraria presso l'Università degli studi di Cagliari in Facoltà di ingegneria, con una sezione per l'ingegneria mineraria ed altra sezione per l'ingegneria civile (sottosezione edile) » (2032) (Con modificazioni);

« Aumento del contributo dello Stato a favore dell'Istituto elettrotecnico nazionale « Galileo Ferraris » per gli esercizi finanziari 1950-1951 e 1951-52 » (2170);

dalla X Commissione (Industria):

Senatore Tartufoli: « Proroga del termine previsto dall'articolo 2 della legge 12 luglio 1950, n. 591, concernente l'abolizione delle cauzioni commerciali » (Approvata dalla IX Commissione permanente del Senato) (2215).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata alla Presidenza una proposta di legge d'iniziativa dei deputati Sullo, Paganelli, Zaccagnini, Pieraccini, Ceccherini, Biagioni, Natali Lorenzo, Semeraro Gabriele, De Meo, Vetrone, Mazza, Cortese e Tudisco:

« Nuove norme per la disciplina della costruzione dei campi sportivi » (2263).

Sarà stampata e distribuita. A norma dell'articolo 133 del regolamento, poiché essa importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute dai ministeri competenti risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Gerardo De Caro ha chiesto di essere iscritto al gruppo parlamentare misto.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Questa mattina l'onorevole ministro dell'agricoltura e delle foreste ha espresso il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati.

Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che siano posti in votazione.

Onorevole Artale, insiste per l'ordine del giorno Pugliese, di cui ella è cofirmatario?

ARTALE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Ferraris?

FERRARIS. Non insisto.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

PRESIDENTE. Onorevole Lettieri?

LETTIERI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Rivera?

RIVERA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Ferrario?

FERRARIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Donatini?

DONATINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Angelucci Mario?

ANGELUCCI MARIO. Desidero un chiarimento dall'onorevole ministro. Nello svolgimento del mio ordine del giorno, facevo rilevare che da due anni sono stati stanziati 30 milioni per la bonifica del lago Trasimeno. Il sottosegretario Canevari aveva deliberato di bloccare questi 30 milioni, in attesa dell'approvazione del progetto. Ora, se il Ministero ha già esaminato il progetto, ritengo che non vi sia alcuna difficoltà ad iniziare i lavori, utilizzando i 30 milioni stanziati due anni fa, a meno che non siano stati impiegati diversamente.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Onorevole Angelucci, ella sa che, per contiguità della mia provincia alla sua, io mi posso considerare quasi rivierasco del lago Trasimeno. Ella vede il problema del lago Trasimeno soltanto sotto l'aspetto della bonifica; però ci sono studi molto avanzati fatti da chi lo vede sotto l'aspetto dell'utilizzazione delle acque.

ANGELUCCI MARIO. Non parlo del progetto Pasquali.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Neanch'io parlo del progetto Pasquali; però ogni settimana spunta un nuovo progetto. Ora, non ritengo opportuno spendere 30 milioni semplicemente per rattoppare, mentre occorrono dei miliardi per la utilizzazione integrale delle acque del Trasimeno.

Assicuro che il problema sta costantemente sul mio tavolo; nell'attesa della soluzione, invito l'onorevole Angelucci a non insistere per la votazione del suo ordine del giorno.

Resta inteso che, ove non si dovesse procedere alla scelta di un programma o progetto relativo alla utilizzazione delle acque del Trasimeno per irrigazione, si provvederà per la bonifica.

ANGELUCCI MARIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Perlingieri?

PERLINGIERI. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Nitti non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Grifone, insiste per l'ordine del giorno Amendola Pietro, di cui ella è cofirmatario?

GRIFONE. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Babbi, insiste per l'ordine del giorno Casoni, di cui ella è cofirmatario?

BABBI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Zaccagnini?

ZACCAGNINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Giacchero?

GIACCHERO. Ringrazio l'onorevole ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Lecciso?

LECCISO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Monterisi?

MONTERISI. Ringrazio l'onorevole ministro di aver accettato il mio ordine del giorno e poiché sono sicuro che da tale accettazione, foriera di immediata attuazione, si schiuderà all'agricoltura italiana il più radioso avvenire, non insisto a che sia posto in votazione. (*Commenti all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Marabini?

MARABINI. Desidero un chiarimento dall'onorevole ministro. Mi sembra che la sua obiezione che questo ordine del giorno riguarda il Ministero dei lavori pubblici non sia esatta per tre ordini di considerazioni: 1º) il disordine della montagna reca grave danno all'economia montana in genere; 2º) tale disordine si ripercuote pregiudizievolemente sull'economia della pianura, che in questi ultimi due anni ha subito danni che superano i venti miliardi di lire; 3º) per l'uno e l'altro motivo si rileva un progressivo impoverimento dei contadini.

Se tutto ciò non interessa il ministro dell'agricoltura, che ha il dovere di difendere l'economia agricola e di promuovere il suo sviluppo, mi domando chi possa interessare.

Onorevole Fanfani, ella più d'ogni altro ha il dovere di farsi parte diligente presso il Ministero dei lavori pubblici affinché queste opere siano eseguite urgentemente; diversamente, se avverranno altre inondazioni — speriamo che ciò non avvenga — nella bassa pianura ferrarese e bolognese esse produrranno altri danni ingenti, e lei ne avrà la sua parte di responsabilità. Quindi la prego, onorevole ministro, di accettare il mio ordine del giorno.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Mi dispiace che ella non mi abbia capito: dubito di essermi spiegato male.

Stamattina ho risposto al suo ordine del giorno in cui « si invitano i ministri dell'agricoltura e foreste e del lavoro e previdenza sociale ad intervenire urgentemente con adeguati stanziamenti, sia al monte che al piano, per risolvere il gravissimo problema ».

Mi sembrava di aver richiamato la sua attenzione su un fatto e cioè che, per quanto riguarda il piano, la materia — purtroppo, per me — è di competenza del Ministero dei lavori pubblici; ho aggiunto che mi sarei recato diligentemente presso quel ministero affinché accogliesse nella sede competente i suoi giusti inviti.

Posso anche dirle che insieme con il collega Aldisio in diverse riprese siamo intervenuti affinché si procedesse speditamente nella soluzione di questo grave problema.

Per quanto riguarda il monte, le ho detto stamattina che evidentemente dalla sistemazione montana già iniziata si spera di ottenere quei benefici effetti che ella sottolinea. Per quanto riguarda l'intensificazione di queste opere nei limiti delle disponibilità attuali e di quelle future, che in base alla legge di cui ho parlato spero saranno fra breve a nostra disposizione, le prime cure saranno dedicate al bacino montano del Reno, senza di che, a mio giudizio, scolmatori e coronelle saranno di scarsa efficacia. Pertanto condivido le sue preoccupazioni, e tornerò a farne parte diligente presso il Ministero dei lavori pubblici. Mi dispiace che stamattina, forse a causa della laconicità della mia risposta, non sia riuscito a farmi capire.

PRESIDENTE. Onorevole Marabini?

MARABINI. Non insisto, sperando che le raccomandazioni da lei rivolte ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro possano ottenere risultati concreti; anzi mi auguro che in occasione del prossimo bilancio dell'agricoltura e foreste non abbia a ritornare su questo argomento, come mi è successo per il passato, per ricordare all'onorevole ministro che le promesse non sono state mantenute.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole ministro dell'agricoltura nei confronti dell'ordine del giorno Cremaschi Carlo ha fatto rilevare che non può impegnarsi circa lo stanziamento di eventuali fondi, il proponente ha modificato l'ultima parte del suo ordine del giorno, aggiungendo dopo la parola « bonifica » le parole: « e lo impegna a rinnovare le sue premure presso il Ministero del tesoro perché si addivenga allo stanziamento ecc ».

Prego l'onorevole ministro dell'agricoltura di voler esprimere il suo parere su questa modificazione dell'ordine del giorno Cremaschi Carlo.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Avevo già accettato l'ordine del giorno Cremaschi Carlo come invito allo studio del problema. Mi pare che questa nuova formulazione tenga più conto delle reali condizioni in cui il Ministero dell'agricoltura e delle foreste si è venuto a trovare nel proporre già in precedenza al Ministero del tesoro la classifica del bacino e quindi dell'opera. Rinnoverò, dunque, le mie istanze presso il Ministero del tesoro perché si addivenga al più presto alla classifica in bonifica del territorio della media pianura bergamasca.

PRESIDENTE. Onorevole Carlo Cremaschi, insiste?

CREMASCHI CARLO. Insisto sulla votazione del mio ordine del giorno, perché il voto assuma il significato di un conforto alle dichiarazioni del ministro.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Bellucci?

BELLUCCI. Signor ministro, mi sembra di aver capito che ella stamane abbia detto che si sta procedendo alla emissione dei decreti relativi ai piani di esproprio. Vorrei farle presente che, su 53 mila ettari previsti dai piani di scorporo, fino ad oggi sono stati emessi solo 4 mila decreti. Questa situazione ha creato, particolarmente in Maremma, uno stato di marasma, perché i proprietari, in previsione dei decreti di scorporo che verranno a colpirli, hanno abbandonato qualsiasi lavoro di miglioria o di sistemazione fondiaria, con conseguente gravissimo danno per la agricoltura.

È necessario che si proceda con assoluta urgenza nella emissione di questi decreti di scorporo, per non creare più confusioni, e per impedire che i proprietari seguitino a tralasciare di compiere queste importanti opere per l'agricoltura.

La seconda parte del mio ordine del giorno, nella quale io chiedevo che venissero assegnate in forma precaria le terre che vengono scorporate, è appunto in relazione alla grande quantità di terra che viene scorporata e alla impossibilità per l'ente di assegnare subito, in forma definitiva, le terre stesse. Ora, siccome non si può pensare che l'Ente Maremma si sostituisca ai proprietari per anni e anni, per condurre queste terre nelle stesse forme con cui sono condotte finora, è necessario, per alleviare la disoccupazione e per dare una continuità alla produzione, che le terre stesse

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

vengano assegnate in forma precaria, considerando anche che nella Maremma toscana prevale la mezzadria classica, e quindi molte terre vengono scorporate dove già vi è l'appoderamento. In quali rapporti vengono a trovarsi i mezzadri rispetto all'ente e rispetto ai proprietari?

Se non si troverà una soluzione, onorevole ministro, si creerà un grande marasma.

Prendendo atto di ciò che ella ha detto e non insisto per la votazione del mio ordine del giorno; vorrei però che ella studiasse il problema e trovasse una soluzione, in modo che non si creino più confusioni nella Maremma toscana.

PRESIDENTE. Onorevole Troisi, insiste?

TROISI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Vetrone?

VETRONE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Stella?

STELLA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Franzo?

FRANZO. Ringrazio il ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Giacomo Corona?

CORONA GIACOMO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Franzo, insista per l'ordine del giorno Sodano, di cui ella è cofirmatario?

FRANZO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Vocino?

VOCINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Grazia Giuntoli?

GIUNTOLI GRAZIA. Poiché l'onorevole ministro ha dichiarato di accettare il mio ordine del giorno, sono fiduciosa nella sua opera e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Federici Agamben Maria non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Maglietta?

MAGLIETTA. Non insisto, nella fiducia che non debba insistere dopodomani.

PRESIDENTE. Onorevole Bosco Lucarelli?

BOSCO LUCARELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Giorgio Francesco Bettiol?

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Insisto.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Forse anche qui è nato un equivoco,

perché questa mattina, quando pregavo l'onorevole Bettiol di non insistere nella votazione, era per le modalità; ma mi sembrava di aver detto che accettavo totalmente quello che ella dice, onorevole Bettiol, come spirito e come orientamento. E lo accettavo al punto di avere già annunciato, durante il mio intervento, la prossima presentazione alla Camera di una legge che realizzasse alcuni dei postulati da lei formulati.

Con questa prospettiva, per abbreviare la procedura, avevo pregato l'onorevole Bettiol di non insistere nella votazione.

BETTIOL FRANCESCO GIORGIO. Dopo le assicurazioni dell'onorevole ministro, non insisto per la votazione. Attenderò che il ministro dia le prove di questa sua assicurazione.

PRESIDENTE. Onorevole Melis, insiste per l'ordine del giorno De Vita, di cui ella è cofirmatario?

MELIS. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Marenghi?

MARENGHI. Ringrazio l'onorevole ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Vicentini?

VICENTINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole La Rocca non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Sullo?

SULLO. Non insisto; attendiamo i risultati degli studi.

PRESIDENTE. Onorevole Francesco Moro?

MORO FRANCESCO. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Larussa, Sabatini, Tonengo e Murgia non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione dei loro ordini del giorno.

Onorevole Miceli?

MICELI. Per le ragioni dette dal ministro, insisto per la votazione. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Miceli, mi permetta di ricordarle la nuova procedura adottata (e ringrazio il ministro di averla così bene seguita) di rinunciare alla generica dichiarazione dell'accettazione come raccomandazione, per scendere invece ai particolari e dire se ed in qual parte l'ordine del giorno è accettabile. Il ministro ha accolto il suo ordine del giorno in linea generale e l'ha pregata di non insistere per la votazione perché non ritiene di potersi impegnare per taluni punti. In queste condizioni, mantenere la richiesta di votazione significa correre l'alea di un voto contrario, che susciterebbe l'errata impres-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

sione che la Camera e il Governo non siano d'accordo sulla opportunità di provvedere alle esigenze fatte presenti con l'ordine del giorno.

MICELI. Nell'ordine del giorno non intendo dare precise indicazioni di applicazione, perché quando dico «cantine sociali» non stabilisco un regolamento, ma dei caposaldi di principio che, se sono accettati, è bene che il ministro sia confortato a sostenerli da un voto del Parlamento per le decisioni che dipendano da altri ministri. Non si tratta dunque di una posizione personale, né mia né del ministro, ma di una posizione del Parlamento, di cui il ministro si fa interprete e sostenitore presso il Governo.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Onorevole Miceli, veda: io non so se tutti gli anni sia accaduto lo stesso, ma quest'anno mi trovo di fronte ad una serie di ordini del giorno molto precisi, molto circostanziati. Quindi io penso che ella abbia dato un preciso significato alle sue parole. Quando mi trovo di fronte a frasi come questa, nell'ultima parte del suo ordine del giorno: «a garantire ai piccoli e medi produttori vitivinicoli, tempestivamente, in quantità adeguata ed a prezzi equi, la fornitura, ecc.», io le dico, onorevole Miceli, che, se non mi trovo in condizioni (e non mi trovo in condizioni) di poter garantire questo, credo che commetterei un atto disonesto politicamente e moralmente ove le dessi assicurazioni al riguardo.

MICELI. È bene allora che il paese sappia che ella non può dare garanzie in questo senso. (*Commenti*). Quindi, insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Poiché l'onorevole Capua non è presente, s'intende che abbia rinunziato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Cavallari?

CAVALLARI. Signor Presidente, non so se debba insistere o no sul mio ordine del giorno, perché questa mattina abbiamo visto che il ministro ha accettato puramente e semplicemente alcuni ordini del giorno, altri li ha accettati invece come raccomandazione, altri per studio ed altri come invito. Poiché mi sembra che il ministro abbia accettato completamente il mio ordine del giorno, credo che anche la Camera lo possa accettare completamente.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Ho detto questa mattina all'onore-

vole Cavallari che accetto il suo invito ad esaminare il problema e a fare tutto il possibile per ovviare agli inconvenienti da lui segnalati. Quanto poi ai modi, per quel tanto che nell'ordine del giorno ai modi stessi si accenna...

CAVALLARI. In base alla legge.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. E allora la legge sarà applicata: stia tranquillo.

CAVALLARI. È d'accordo dunque su questo, onorevole ministro?

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Credo che non dovrebbe dubitarne.

CAVALLARI. Tutti d'accordo, dunque: votiamo allora l'ordine del giorno.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Se questo è un atto di sfiducia verso il Governo, io non posso accettarlo.

PRESIDENTE. Onorevole Cavallari, la prassi che abbiamo instaurato non consente affatto una gamma molto ricca di casi. Gli ordini del giorno sono accettati o non accettati; quando non sono accettati, ciò significa evidentemente che il Governo non è d'accordo sul loro contenuto. Quando invece sono accettati, o lo sono impegnativamente, nel caso che si tratti di problemi specifici, oppure come indirizzo di studio e di orientamento, nel caso che le misure indicate non possano essere attuate subito. Se, in tale ultimo caso, il ministro prega di non insistere per la votazione, ciò significa, come ho avuto or ora occasione di dire, che egli ritiene di non potersi impegnare senz'altro per tutti i punti. In questi casi, insistere per la votazione può significare dichiarare la propria sfiducia negli affidamenti dati dal ministro e chiedere alla Camera di condividere questa sfiducia. La votazione acquista quindi, fatalmente (vorrei dire), un valore politico che è assorbente nei confronti dei problemi segnalati nell'ordine del giorno, i quali finiscono per passare in seconda linea. Quando il ministro dice che accetta nella sostanza un ordine del giorno, il suo impegno è preciso, perché rimane agli atti.

CAVALLARI. In sostanza, quando si presenta un ordine del giorno, che atto si compie? Il deputato presenta una determinata proposta o un determinato voto. Su questo voto il Governo esprime il suo parere e, anche se il Governo accetta questo voto, la Camera decide e delibera, perché può darsi benissimo che il Governo accetti questo voto e la Camera non lo accetti nonostante il parere favorevole del Governo, cioè la Camera non sia del parere di approvare l'ordine del giorno.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

Nel caso particolare, io esprimevo un invito al Governo, come si evince dalla lettera e dallo spirito del mio ordine del giorno, a fare uso della legge. L'onorevole Fanfani si è impegnato (ed io non pongo in queste mie parole alcun accento di sfiducia al Governo o in particolare al ministro) ad accettare questo invito. Vuol dire che la Camera in questo momento si trova in condizioni di esprimere un parere su un ordine del giorno sul quale il Governo si è dichiarato favorevole; e quindi la Camera potrà votare il suo consenso, se lo crederà, col presentatore e col Governo. Se non riterrà di consentire col presentatore o col Governo o con nessuno dei due, voterà contro.

PRESIDENTE. Ma quando il ministro dichiara che, di fronte alla sua dichiarazione di accettazione, non ritiene necessaria una votazione, l'insistervi da parte del richiedente viene inevitabilmente a significare che si mette in qualche dubbio la buona volontà del ministro stesso; il che equivale, in fondo, a un atto di sfiducia. Ne deriva allora la situazione che ho segnalato.

CAVALLARI. Non metto in dubbio, però... (*Commenti al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Sta bene. Il suo ordine del giorno sarà posto in votazione.

Onorevole Bernardinetti?

BERNARDINETTI. Ringrazio il ministro, rimanendo in fiduciosa attesa della presentazione del disegno di legge, e non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Bonomi non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Carignani?

CARIGNANI. Non insisto. Ringrazio il ministro dell'accoglimento dell'ordine del giorno. Senonché, egli ha fatto riserva per ciò che attiene ai nuovi stanziamenti che avevamo richiesto. Naturalmente, non ho in questa sede l'occasione per dimostrare l'opportunità che questo stanziamento avvenga. Ma, poiché con l'aprile 1952 le leggi, n. 144 e n. 114 dovranno essere rinnovate, raccomando particolarmente che si tenga presente il nostro ordine del giorno in quella sede, affinché possano essere aumentati gli stanziamenti richiesti.

PRESIDENTE. Onorevole Amadeo?

AMADEO. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Dal Pozzo?

DAL POZZO. Poiché il ministro ha accettato il mio ordine del giorno, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Bianco?

BIANCO. Se ho bene inteso, il ministro ha detto di accettare l'ordine del giorno come invito; il che, nella traduzione che ella, signor Presidente, ne ha fatto, significa quella che era prima l'accettazione come raccomandazione.

Ora, io vorrei chiedere all'onorevole ministro se il suo impegno di fare il possibile per l'attuazione della mia richiesta si riferisce anche alla prima parte della mia conclusione, che chiede al Governo l'assicurazione della effettiva erogazione dei fondi messi a disposizione dell'agricoltura attraverso leggi speciali. Mi riferisco in modo particolare all'ultima legge dei 20 miliardi, stanziamento che avrebbe dovuto trovare posto nel ricavato del prestito. Io so che i fondi non vi sono. Vorrei sapere dall'onorevole ministro se egli si limita a dire che farà il possibile perché questi fondi vi siano o se intende darci l'assicurazione che i fondi vi sono e — se non chiedo troppo — vorrei sapere da dove vengono.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Debbo rinnovare la dichiarazione fatta a proposito di altre leggi. Le leggi vigenti saranno applicate. I fondi stanziati saranno utilizzati per le opere per le quali furono stanziati.

CALASSO. Così dice che non vi sono soldi.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Lo dice lei.

PRESIDENTE. Nella dichiarazione del ministro mi sembra implicito che il dire che le leggi vigenti saranno applicate sia una risposta, poiché per applicare le leggi occorrono i fondi.

BIANCO. Comunque, prendo atto delle dichiarazioni del ministro e non insisto. Staremo a vedere cosa accadrà.

PRESIDENTE. Onorevole Roveda?

ROVEDA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Grammatico?

GRAMMATICO. Se non erro, il mio ordine del giorno in diverse parti è stato accettato per lo studio.

PRESIDENTE. Sì. Il ministro ha aggiunto che la materia è molto complessa.

GRAMMATICO. Prendo atto e formulo l'augurio che lo studio non sia, per lo meno, eterno.

Debbo poi rivolgere una preghiera al ministro affinché voglia cancellare dal suo discorso quella parte che mi attribuisce la definizione che il prezzo del grano praticato dall'ammasso è ritenuto remunerativo. Io non mi sono mai pronunciato in merito.

Debbo inoltre respingere quanto ha affermato qui un momento fa l'onorevole Schi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

ratti, perché i fatti da me portati a conoscenza di questa Assemblea....

PRESIDENTE. Onorevole Grammatico, non è questa la sede per replicare all'onorevole Schiratti.

GRAMMATICO. Ho finito, signor Presidente.

...non temono alcuna smentita, tanto è vero che il ministro dei lavori pubblici con sua circolare del 2 ottobre ha proibito l'esazione di quelle 400 lire per le targhe dei carri agricoli.

SCHIRATTI. Ma io non ho parlato di questo.

GRAMMATICO. Del resto, nei vostri conti non ci voglio entrare.

SCHIRATTI. Neanche l'altra sera ci voleva entrare.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Io non ho affatto detto stamane che l'onorevole Grammatico sosteneva che il prezzo del grano era equo. Non è affatto vero. Vi è il resoconto stenografico; io ho detto che proprio ieri sera l'onorevole Grammatico ammetteva che il prezzo del grano, se non largamente remunerativo (e questo ella non lo ha ammesso, ma nemmeno io), pure ha difeso i produttori contro la speculazione.

GRAMMATICO. Quella è un'altra cosa. (*Commenti al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Onorevole Cifaldi?

CIFALDI. Non insisto. Ringrazio l'onorevole ministro dell'attenzione data alla mia richiesta. Sono convinto che egli vorrà fare il suo studio, come ha promesso, per cercare di realizzare la mia domanda.

PRESIDENTE. Onorevole Melis?

MELIS. Poiché l'onorevole ministro ha accettato il mio ordine del giorno, ho fiducia nella sua azione e confido che giungerà ai risultati che l'ordine del giorno si ripromette. Quindi, non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Olindo Cremaschi?

CREMASCHI OLINDO. Poiché l'onorevole ministro ha annunciato di aver dato disposizioni affinché il solfato di rame sia garantito, io non insisto. Però, faccio presente che i contadini non si accontentano delle promesse. Essi vogliono il solfato di rame. Spero che si convincano che il Governo farà qualche cosa.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Asennato non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Fina?

FINA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole De Maria?

DE MARIA. Ringrazio l'onorevole ministro per la comprensione dimostrata nei riguardi della soluzione del problema cui ho accennato, e non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Parente non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Natoli?

NATOLI. Mi dispiace di non potermi associare a questa specie di plebiscito di fiducia e di gratitudine che l'onorevole Fanfani sta riscuotendo oggi qui. La risposta che l'onorevole Fanfani ha dato al mio ordine del giorno, almeno in parte, non è abbastanza chiara. Vorrei chiedere all'onorevole ministro un ulteriore chiarimento. Si tratta della risposta che egli ha dato alla seconda delle richieste contenute nel mio ordine giorno, laddove si chiede che il Governo s'impegno a immettere immediatamente i contadini aventi diritto nei terreni già espropriati e su quelli che lo saranno prossimamente, anche in forma precaria, allo scopo di permettere tempestivamente la semina. A questo riguardo l'onorevole ministro ha pronunciato, mi sembra, una frase vaga. Ora vorrei pregarlo di precisare quello che ha detto. Può darsi che la sua risposta contenga elementi tali da farmi dichiarare soddisfatto.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. L'ordine del giorno Natoli consta di tre punti. Per quanto riguarda il primo punto, ho detto che l'accetto. Per quanto riguarda il secondo punto, devo precisare che il potere di immettere i contadini nelle terre non spetta al Governò, ma spetta, attraverso la legge, all'ente. Il Governo non può fare altro (e lo farà) che segnalare e raccomandare all'ente la convenienza che al più presto si passi da situazioni incerte a situazioni certe del tipo di quella che lei desidera si realizzi.

NATOLI. Considero la risposta dell'onorevole ministro, così precisata, non soddisfacente. Ieri sera ho segnalato un fatto gravissimo circa il comportamento di alcuni funzionari dell'Ente Maremma e del Fucino. L'onorevole ministro, al quale avevo chiesto una risposta precisa, ha sorvolato con l'eleganza che lo distingue.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. In otto ore non ho potuto avere dati precisi, e siccome non parlo a vanvera non le ho risposto.

NATOLI. Spero che darà in seguito una risposta. Ad ogni modo, poiché esistono pre-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

cedenti di tale gravità da parte di funzionari dell'Ente Maremma, la sua risposta non può essere soddisfacente. È evidente che i funzionari dell'ente hanno fatto del tutto per impedire che i contadini potessero essere immessi nelle terre.

Per queste ragioni, insisto per la votazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Cartia?

CARTIA. Il mio ordine del giorno è stato accettato dal Governo, però insisto affinché sia messo in votazione perché io e il mio gruppo gradiremmo, trattandosi di un indirizzo di politica agraria generale, che vi fosse anche l'autorevole consenso della maggioranza dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Mussini?

MUSSINI. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro, lo ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Maria Pia Dal Canton?

DAL CANTON MARIA PIA. Ringrazio l'onorevole ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Maria Nicotra?

NICOTRA MARIA. Ringrazio l'onorevole ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Stuani?

STUANI. Il mio ordine del giorno non è assimilabile a quello dell'onorevole Cremaschi Carlo in quanto quello è dilazionato e dilazionabile e tende a rimandare alle calende greche l'inizio delle opere. Quindi, io insisto nel chiedere la votazione, perché il mio ordine del giorno intende impegnare effettivamente il Governo a realizzare l'opera nel corso dell'esercizio presente.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Stuani differisce da quello dell'onorevole Cremaschi ed altri per le parole « a provvedere in questo esercizio »; cioè stabilisce un esatto limite di tempo, mentre l'altro è più generico.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Onorevole Stuani, la informo che l'opera deve essere ancora classificata, per cui pretendere che sia realizzata entro questo anno è come chiedere la luna. Coloro che hanno un minimo di esperienza in questa materia sanno che, dato lo stadio in cui si trova, è impossibile provvedere entro un termine così breve.

STUANI. Sono quattro anni che se ne parla.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Anche se sono quattro anni, adesso l'opera si trova in questa fase arretrata, per cui ciò che ella chiede è impossibile.

PRESIDENTE. Onorevole Stuani, insiste?

STUANI. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Polano?

POLANO. L'onorevole ministro ha dichiarato di accogliere i primi quattro punti del mio ordine del giorno, e pertanto io non insisto nel chiedere la votazione di essi. Ha dichiarato però di non poter accogliere il quinto punto, che io desidero sia votato.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FANFANI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Sul comma 5° lettere a) e b) io ho detto che l'argomento deve essere studiato e che pertanto mi riservavo di accettare o meno la proposta in esso contenuta.

PRESIDENTE. Onorevole Polano, insiste nel chiedere la votazione di tale parte del suo ordine del giorno, dopo i chiarimenti forniti dal ministro?

POLANO. Non insisto, riservandomi a mia volta di ritornare sull'argomento fra qualche tempo.

PRESIDENTE. Onorevole Chiarini?

CHIARINI. Ringrazio il ministro per l'accettazione del mio ordine del giorno e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Mary Tibaldi Chiesa?

CHIESA TIBALDI MARY. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Monticelli?

MONTICELLI. Mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni del ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole De Caro Gerardo non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Caccuri?

CACCURI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Perrone Capano?

PERRONE CAPANO. Prendo atto delle buone disposizioni manifestate dal ministro e non insisto. Se sono rose fioriranno...

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Pongo in votazione l'ordine del giorno Amendola Pietro, accettato nella prima parte dal Governo, per porlo allo studio:

« La Camera,

pienamente compresa delle gravissime condizioni di miseria nelle quali versano masse

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

ingenti di lavoratori, disoccupati o precariamente occupati, delle province di Salerno, Avellino e Benevento, nonché dell'assoluta necessità, a tutela e a sviluppo dell'economia agricola di quelle province, di un sollecito completamento, o addirittura inizio in taluni comprensori, delle opere di bonifica da gran tempo ritenute indispensabili in estese zone delle province stesse,

fa voti

1°) perché siano stanziati annualmente in esercizio fondi adeguati per le bonifiche delle valli del Fortore, dell'Ufita, del Sarno, del Sele, dell'Alento e del Vallo di Diano;

2°) perché venga immediatamente applicata la legge stralcio nella piana del Sele e perché, altresì, ne venga estesa l'applicazione ai territori contermini e ai territori della Valle del Fortore e dell'Alta Irpinia ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Cremaschi Carlo, accettato come studio dal Governo:

« La Camera,

convinta della necessità assoluta di una coraggiosa politica di interventi statali per mettere la nostra economia agricola in condizione di incrementare sempre di più la produzione,

considerando che uno dei mezzi più idonei ad ottenere tale effetto è l'estensione della irrigazione ai terreni deficienti di acqua,

invita il Governo

a voler procedere alla classifica in bonifica del territorio della media pianura bergamasca, in conformità del parere favorevole emesso dal Consiglio superiore di bonifica, e lo impegna a rinnovare le sue premure presso il Ministero del tesoro perché si addivenga allo stanziamento nel prossimo bilancio del Ministero dell'agricoltura della somma necessaria per costruire il canale di irrigazione, che dall'Adda porterà l'acqua al territorio della media pianura bergamasca ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Miceli, accettato dal Governo per porlo allo studio:

« La Camera,

in considerazione dell'estendersi e dell'aggravarsi della crisi del vino, crisi che minaccia di travolgere l'economia di milioni di piccoli e medi produttori e di compromettere seriamente le già precarie condizioni della proprietà coltivatrice;

ravvisando le cause di tale crisi:

nella generale, grave, progressiva diminuzione della capacità di acquisto delle categorie lavoratrici ed impiegate;

nella sofisticazione di milioni e milioni di ettolitri da parte di grossi industriali e speculatori;

nella deficiente attrezzatura tecnica e finanziaria della piccola e media produzione vitivinicola;

nel disordine e nella eccessiva onerosità del regime fiscale attuale sul vino;

mentre decisamente esclude che la soluzione o l'alleviamento di tale crisi debba ricercarsi in misure di limitazione delle superfici vitate, limitazione che non potrebbe avere altri risultati che quelli di aumentare notevolmente la disoccupazione agricola e di agevolare i grandi sofisticatori,

invita il Governo:

ad attuare nel paese una politica di piena occupazione produttivistica e di adeguamento dei salari e degli stipendi che aumenti la capacità di acquisto delle grandi masse popolari;

ad adottare seri provvedimenti per combattere le sofisticazioni, riorganizzando i servizi di controllo con criteri che assicurino l'intervento provinciale e comunale delle categorie produttrici;

a stanziare adeguati fondi per la costruzione di cantine sociali, per l'attrezzatura tecnica dei piccoli e medi produttori, per la concessione del credito agrario sul vino in deposito;

a provvedere al riordinamento del regime fiscale sul vino con limitazioni sensibili dell'imposta generale sull'entrata, della imposta di consumo e delle sovraimposizioni comunali;

a liquidare con urgenza i danni di guerra e di alluvioni subiti dai piccoli e medi proprietari di vigneti;

a garantire ai piccoli e medi produttori vitivinicoli, tempestivamente, in quantità adeguata ed a prezzi equi la fornitura degli anticrittogamici, attualmente fonti di scandalosi profitti a vantaggio di identificati complessi monopolistici ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Cavallari, accettato dal Governo per porlo allo studio:

« La Camera,

constatato che gli scorpori e le assegnazioni ai lavoratori dei terreni del delta pa-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

dano previsti dalla legge 21 ottobre 1950, n. 841, ancora non hanno avuto concreto inizio,

considerato l'estremo disagio e il grave nocimento che deriva all'agricoltura e alle popolazioni interessate dallo stato di cose sopra indicate il quale, fra l'altro, permette ai proprietari agricoli, nella previsione dello scorporo dei loro terreni, di trascurare la coltivazione degli stessi e di smobilitare le aziende,

invita il Governo

ad attuare tutte le misure necessarie per una rapida realizzazione della legge predetta e ad intervenire per stroncare le illecite e dannose attività dei proprietari sopra menzionati ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Natoli accettato dal Governo limitatamente al punto 1°:

« La Camera,

constatato che l'Ente Maremma ha pubblicato, nella provincia di Roma, piani di esproprio per 22.164 ettari, mentre ne promette per la fine dell'anno in corso per complessivi 37.170 ettari, quando i decreti pubblicati sono ancora soltanto quattro per ettari 2.907;

viste le condizioni particolarmente gravi di miseria in cui versano le popolazioni di contadini poveri, dato il cattivo raccolto di quest'anno;

considerato che finora neanche un ettaro di terra è stato consegnato ai contadini,

impegna il Governo a:

1°) pubblicare entro l'anno i decreti di esproprio almeno per i 22.164 ettari, per i quali l'Ente Maremma ha pubblicato i piani relativi;

2°) immettere subito i contadini aventi diritto sui terreni già espropriati e su quelli che lo saranno prossimamente, anche in forma precaria, allo scopo di permettere tempestivamente la semina;

3°) proporre provvedimenti legislativi per l'estensione delle leggi di riforma fondiaria:

a) ad altre zone della provincia di Roma e, segnatamente, a tutta l'estensione dell'Agro Romano, e ai comuni di Pomezia, Anzio e Nettuno;

b) alle zone della provincia di Latina, compresi i comuni di Cori, Aprilia, Pontinia, Cisterna, Prosecco ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Cartia, accettato dal Governo:

« La Camera,

a conclusione del dibattito sul bilancio del Ministero dell'agricoltura e foreste;

rilevato che quasi metà della popolazione italiana grava sul reddito dell'agricoltura, che è pari circa ad un quarto del reddito nazionale;

ravvisa in tale situazione di depressione della popolazione agricola e di grave squilibrio fra settore agricolo e settore industriale la ragione prima della depressione economica nazionale in atto e della disoccupazione;

ritiene, perciò, che elemento primo di risollevarsi dell'economia nazionale siano l'industrializzazione e l'aumento della produzione in agricoltura, inseparabilmente congiunti però ad una migliore distribuzione della ricchezza e del reddito in agricoltura, il che si potrà ottenere non fermandosi, ma coraggiosamente proseguendo sulla strada della riforma agraria, che è la strada della rottura dei monopoli e della migliore distribuzione del reddito e del conseguente ampliamento del mercato e della sua capacità di assorbimento;

invita il Governo:

a) a sollecitare la riforma dei contratti agrari e la riforma generale fondiaria e ad estendere frattanto, in attesa che quest'ultima entri in vigore, l'applicazione della legge stralcio;

b) a disporre ulteriori adeguati stanziamenti, idonei ad assicurare la prosecuzione vigorosa e la continuità dei programmi di bonifica e di irrigazione in tutto il territorio nazionale, condizionando però, d'ora in avanti, la concessione dei contributi di bonifica e di miglioria alla grande e media proprietà alla contemporanea attuazione di un preciso programma di trasformazione anche sociale, allo scopo di far beneficiare dei redditi della terra sempre più larghe masse di lavoratori, e conservando e facendo agire sempre nei confronti delle proprietà consorziate i mezzi di stimolo e di coazione che sono propri della legge sulla bonifica integrale del 1933 e delle disposizioni integrative di cui alla legge 31 dicembre 1947, n. 1744;

c) a promuovere la diffusione della meccanizzazione in agricoltura, come condizione non solamente di aumento della produzione agricola, ma di incremento qualitativo e quantitativo della zootecnia e del settore lattiero-caseario;

d) a incoraggiare e favorire, ovunque è possibile, la costituzione di cooperative agri-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

cole di conduzione e di cooperative agricole di servizi e di conservazione e trasformazione dei prodotti;

e) a promuovere un sempre maggiore sviluppo della tecnica e della istruzione professionale agricola, rivendicandola al Ministero dell'agricoltura e foreste;

f) a porre allo studio la sollecita soluzione di un sistema antimonopolistico di produzione e distribuzione dei fertilizzanti e degli anticrittogamici;

g) a tener presente, infine, nel quadro della bonifica, che la prima opera di bonifica comincia dalla sistemazione dei bacini montani, indispensabile per la difesa e la regolamentazione delle acque, onde evitare i gravi disastri dell'invasione delle acque stesse, che hanno anche recentemente colpito il paese, seminando lutti e rovine fra operose e nobilissime popolazioni;

esprime la certezza che nel risorgimento dell'agricoltura nazionale sta il risorgimento dell'industria e dell'intera situazione economica nazionale, la possibilità di riassorbimento della disoccupazione, l'avvenire del popolo italiano ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Stuani, accettato dal Governo per porlo allo studio:

« La Camera,

considerati l'urgenza, la necessità e l'alto interesse sociale ed economico legati alla realizzazione del canale di irrigazione detto dell'Isola nella media pianura bergamasca,

invita il Governo a provvedere in questo esercizio alla realizzazione dell'opera ».

(Non è approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Passiamo ai capitoli del bilancio.

MICELI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICELI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non possiamo rinunciare ad una dichiarazione di voto, per affermare che voteremo contro il bilancio dell'agricoltura, considerandolo non tanto sequenza di voci e di cifre ma, specie dopo le dichiarazioni del ministro, espressione di una politica agraria del Governo che noi reputiamo contraria alla Costituzione e agli interessi delle masse popolari. Abbiamo detto specie dopo le dichia-

razioni del ministro, perché queste dichiarazioni confermano ormai senza possibilità di equivoco che, attraverso il bilancio si vuole avvallare una politica dilazionatrice e sabotatrice della riforma agraria. (*Proteste al centro e a destra*).

Naturalmente, per quello che dirò sono previsti anche i vostri urli, sempre più frequenti ed abbondanti.

Non mi soffermerò molto sulla dimostrazione delle caratteristiche della politica agraria governativa perché ritengo, contrariamente ad altri colleghi, che le interpellanze che erano in corso, e che sono state sospese, sull'applicazione della riforma fondiaria nel paese, debbano aver seguito, ed invito il Governo ad avere il coraggio di farne riprendere subito la discussione, in modo da poter documentare in dettaglio il sabotaggio della riforma agraria.

Ma una irrefutabile prova della politica antiriformatrice del Governo c'è stata fornita stamane dallo stesso ministro Fanfani, nuovo strumento, e per noi cosciente, di tale politica.

Il ministro, volendo giustificare il fatto che a pochissimi proprietari di un comprensorio di riforma, qual'è quello silano, siano rimasti in proprietà decine di migliaia di ettari di terreno anche dopo la « riforma », ha dato questa spiegazione: quei terreni erano intrasformabili e pertanto non espropriabili. Con ciò il ministro, volutamente (perché io non posso fare al ministro l'accusa che egli ha fatto a noi, di ignorare le leggi) ha ignorato che all'articolo 2 della legge 12 maggio 1950, n. 230 per la riforma fondiaria nella Sila è previsto l'esproprio di tutti i terreni trasformabili appartenenti a singole persone che possiedono in complesso (cioè trasformabili e non trasformabili) più di 300 ettari.

Quale interpretazione, nel suo discorso, ha dato il ministro su questo disposto dell'articolo 2? Che a questi proprietari debbano rimanere i terreni intrasformabili, i terreni già trasformati e 300 ettari dei terreni che sono trasformabili...

PUGLIESE. No, no...

MICELI. È inutile che mi si dica di no, e credo che questo no venga dall'onorevole Pugliese, perché io posso dare l'elenco dei terreni seminativi di prima e seconda categoria che sono rimasti ai Barracco, ai Caputi, ai Berlingieri, ai Gallucci, oltre ai terreni intrasformabili eccedenti la superficie di 300 ettari. Ora, non c'è dubbio che un terreno seminativo di qualsiasi categoria sia un terreno trasformabile. Se noi sommiamo tutti questi 300 ettari (e molto più di 300 ettari,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

perché ad un certo punto è subentrato il criterio dell'unità aziendale non previsto da nessuna legge) lasciati ai grossi proprietari, potremmo avere molte migliaia di ettari a disposizione dei contadini senza terra. Ciò dimostra che il ministro segue l'Opera Sila, nella salvaguardia della grande proprietà, contro lo spirito e la lettera della stessa legge.

Il ministro, fra l'altro, rifacendosi al discorso di Parma e a quello di Cutro, ha dato un'interpretazione tutta sua di questo articolo 2. La « parabola dei talenti, » che insieme alla legge delle proporzioni definite sta divenendo la sacra tavola che dovrebbe servire di indirizzo alla riforma, nelle recenti parole del ministro trova un inaspettato riferimento all'azione, non passata (per la quale noi potremmo anche accettare la parabola) ma futura dei grossi agrari. Il ministro ci ha illustrato ieri chiaramente, in tal senso, la famosa parabola: quei proprietari che non sotterreranno, in futuro, i talenti non solo non saranno puniti ma saranno premiati dal Governo. Per questi proprietari benemeriti, per questi proprietari che, anche se non hanno operato od hanno male operato nel passato, dimostreranno buoni propositi nel futuro: niente espropri, niente scorpori, niente obblighi di miglioria e di bonifica, ma comprensione e premi!

Come si vede, questo concetto, anche se nuovo, è assolutamente contrario allo spirito ed alla lettera delle leggi fondiarie esistenti: tali leggi fanno riferimento alla consistenza ed allo stato presenti della proprietà fondiaria e ne prevedono l'esproprio in base a questi dati obiettivi, e nessuna sanatoria prevedono per gli agrari di « futura buona volontà ». Doveva venire il « ministro » onorevole Fanfani per stendere questa passerella alla buona volontà di quegli agrari che per secoli non hanno fatto nulla nelle loro terre, se non lasciarle quasi in abbandono dissanguandone i contadini.

Io so che l'onorevole Fanfani è un fervente cristiano, che vorrebbe estendere la sua carità cristiana anche agli agrari e vorrebbe proiettarla anche nel futuro, indulgendo alle loro buone intenzioni, ma non credo che questa forma di larga carità sia sancita nelle leggi che voi avete approvato, e l'apertura del gran manto della misericordia postulato dal ministro, oltre a ridurre la disponibilità di terra per i contadini (certo non meritevoli della cristiana carità del ministro) sarebbe un'altra grave e patente violazione delle leggi. Il ministro ci ha poi parlato di progressione geometrica negli espropri, ed ha

fatto un raffronto fra quello che aveva fatto il ministro Segni e quello che ha fatto lui. Ma in proposito non ci ha potuto fornire che questa cifra: 105 mila ettari in più espropriati durante il suo dicastero.

Ora, onorevole ministro, ella ricorderà la intervista concessa dal ministro Segni, il 29 giugno 1951, al *Giornale d'Italia*, nella quale si diceva che attraverso la legge stralcio e la legge sulla Sila, sarebbero dovuti passare agli enti 700 mila ettari di terreno. È vero, aggiunse il ministro Segni: « entro il 1952 », ma dirò fra breve come quest'anno non possa avere alcun peso agli effetti degli espropri.

È d'accordo che tali impegni del ministro Segni, che sono poi il minimo degli impegni siano mantenuti? Se non è d'accordo lo dica chiaramente al Parlamento e si assuma di fronte al paese le responsabilità del suo atteggiamento. Se è d'accordo, come ritiene che i contadini possano dichiararsi soddisfatti e possano ritenere in progressione la riforma per il fatto che sinora sono proposti per lo esproprio circa 250 mila ettari di terra e durante il suo dicastero ne sono stati espropriati 105 mila ettari, mentre il traguardo ministeriale — non il nostro — era l'espropriazione di 700 mila ettari? Ci può dire ella, onorevole ministro, dove e quando prenderà questi altri 500 mila ettari che mancano all'appello, dal momento che, per la legge Sila, è già scaduto al 31 dicembre 1950 il termine per poter proporre nuovi espropri, e per la legge stralcio è scaduto il 30 giugno di quest'anno il termine per emettere decreti per la definizione dei nuovi comprensori, e scadrà il 31 dicembre il termine per poter emettere decreti negli stessi comprensori classificati?

Se lei avesse voluto non dico far progredire la riforma, ma dare coi fatti concreta assicurazione che la riforma non avrebbe fatto dei passi indietro rispetto agli impegni governativi precedenti, si sarebbe affrettato a far prendere in esame la proposta di legge dell'onorevole Zanfagnini per il prolungamento dei termini per l'emissione dei decreti dal 30 giugno di quest'anno alla fine di dicembre, e la nostra proposta di legge per un analogo prolungamento e per l'estensione degli espropri in Sila.

Mancando questi strumenti legislativi nelle mani del Governo — ed è il Governo che li abbandona molto volentieri — e tenuto conto dell'interpretazione delle leggi sinora adottate dal Governo e dagli enti, abbiamo ragione di ritenere che il traguardo minimo fissato

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

dal ministro Segni non solo non sarà da lei raggiunto, questo ed il venturo anno, ma deve ritenersi da lei completamente e per sempre abbandonato. È in tal senso che le speranze e la fiducia degli agrari, debbono ritenersi in lei ben riposte...

PRESIDENTE. Onorevole Miceli, non dimentichi che la dichiarazione di voto deve essere breve e non può riaprire la discussione generale.

MICELI. Signor Presidente, io debbo fare una dichiarazione di voto a nome di tutto il mio gruppo, e debbo avere la possibilità di esporre i motivi essenziali, anche e specie se circostanziati, del nostro voto. Il mio diritto non può essere limitato dalla constatazione che i fatti dei quali parlo fanno dispiacere a qualcuno.

Noi voteremo contro il bilancio dell'agricoltura come espressione della politica agraria del Governo, perché il livore anticomunista del Governo e del ministro Fanfani è arrivato al punto da far dichiarare il falso in pieno Parlamento. È stato affermato, per esempio, che alcuni contadini di Melissa, di cui io ho l'elenco, hanno firmato una protesta contro la quotizzazione nel loro paese, essendo stati tratti da noi in inganno, con l'invito di firmare una petizione per la pace.

PRESIDENTE. Questa è polemica, non è dichiarazione di voto. Ella è esperto parlamentare e lo sa meglio di me.

MICELI. È uno dei motivi, forse troppo particolare ma non trascurabile, che giustifica il nostro voto contrario. Può darsi che se il ministro non avesse detto una falsità così tendenziosa ed enorme noi avremmo tenuto altro atteggiamento... (*Commenti al centro e a destra*). È una patente falsificazione della verità!

PRESIDENTE. Onorevole Miceli, non si affanni a persuadermi. Quanto ella sta dicendo esce dall'ambito di una dichiarazione di voto.

MICELI. Signor Presidente, non vorrei infastidirla, ma in tutta la storia parlamentare, anche recente, in sede di dichiarazione di voto si è fatto sempre riferimento alle dichiarazioni dei ministri interessati alla discussione.

PRESIDENTE. Ella ha modo di risolvere la questione con una interpellanza o con una mozione. In questa sede ella non può superare certi limiti. Veda di concludere, onorevole Miceli.

MICELI. Onorevole ministro, dicevo che anche in questo caso si dimostra proprio la falsità più evidente. La richiesta di 162 contadini di Melissa, assegnatari di terre espro-

priate, è stata una posizione di inconsulta e spontanea protesta presa dai contadini di Melissa, forse sotto la guida dell'arciprete locale che è nemico acerrimo dell'operato dell'Ente Sila, ma certamente non sotto nostro suggerimento. Venuti a conoscenza della cosa, noi abbiamo manifestato il nostro dissenso, perché proporre di mandare a gambe in aria la quotizzazione fatta e ripeterla era una manovra di divisione fra una parte e l'altra dei contadini, giacché coloro che avevano avuto dalla sorte un pezzetto di terra coltivabile si sarebbero sentiti minacciati da una nuova quotizzazione, quotizzazione che avrebbe solo sostituito agli attuali scontenti altri scontenti, ma non avrebbe certo né moltiplicato né migliorato la terra. Quando si arriva a parlare — spero che mi sarà consentito di citare anche questo incredibile fatto nel limite dei cinque minuti — della questione di quel segretario della sezione comunista di Melissa, che si è messo in bocca una sua dichiarazione, per distruggerla e si propone di conservare questo cimelio in un museo, questa proposta ci trova completamente solidali. Ma bisogna mettervi anche la storia di questo episodio.

Il segretario della sezione comunista, il bracciante Mauro, era stato invitato dall'ufficio dell'Opera Sila a Melissa a firmare una dichiarazione per ottenere la concessione di un credito per l'acquisto di un asino — credito che non era una elargizione dell'ente o del Governo, ma diritto di ogni assegnatario. A un giorno di distanza, il Mauro veniva a conoscenza che la dichiarazione firmata rappresentava la ritrattazione della firma da lui messa in calce alla protesta dei 162 contadini contro le quotizzazioni eseguite. Allora, di sera si recava presso l'ufficio dell'Ente Sila per prendere esatta visione di quanto aveva dichiarato e firmato. Ottenuta, con un pretesto, la dichiarazione, lettala attentamente e constatato che essa non corrispondeva a quella che aveva inteso di firmare, ma rappresentava in effetti una ritrattazione alla protesta firmata, il Mauro, libero cittadino della libera Repubblica italiana, dichiarava che in piena coscienza mai aveva inteso rilasciare tale dichiarazione e, che pertanto di sua piena volontà intendeva ritirarla. Faceva intanto l'atto di conservarsi il foglio scritto. Immediatamente funzionari ed inservienti dell'ente gli furono addosso per riprendergli la dichiarazione. Il Mauro, sopraffatto per non consegnare all'ente quella dichiarazione estorta con il ricatto e l'inganno e non rispondente alla sua volontà, tentava di ingoiarsi il pezzo di carta su cui era scritta. Ma nemmeno questo gli fu possibile. La vio-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

lenza dei funzionari, trasformati in energumeni, l'intervento delle guardie municipali espressamente chiamate, ebbero ragione: la carta spiegazzata e morsicata gli fu strappata dalla bocca, e tornò, conteso trofeo, nelle mani dei funzionari dell'ente. Il Mauro per questo suo « delitto » fu trattenuto la notte in guardina e la mattina fu inviato sotto scorta al comando dei carabinieri di Ciro, dove fu interrogato, bastonato, denunziato. È bene che il pezzo di carta masticata dal Mauro vada al museo della riforma democristiana per testimoniare quante sopraffazioni, violenze, arbitri, questa riforma costa ai contadini calabresi. E se mi è consentito fare una proposta, io chiedo che in questo museo si conservi il documento che vi leggerò. In questo documento del 12 agosto 1951 del tribunale di Crotone, il giudice istruttore « dichiara di non doversi procedere in ordine alla imputazione di omicidio, lesioni personali, detenzione e porto di armi e munizioni da guerra e resistenza a pubblico ufficiale perché ignoti gli autori dei fatti (*omissis*) ed ordina il rinvio a giudizio di Musacchio Enrico, Ferro Eugenio, Lonetti Santo, Marino Salvatore, Lonetti Salvatore, Garrubba Giuseppe e Barletta Giuseppe, tutti di Melissa, per rispondere del delitto di aver promosso ed organizzato l'invasione arbitraria del fondo Fragalà ».

Questa decisione è la rivelazione più completa e più tragica della politica agraria del Governo nel mezzogiorno d'Italia. Mentre si assicura la impunità agli assassini e ai mandanti, si trascinano in tribunale i contadini.

Assolti, senza esame, i « celerini » avvinazzati che scaricarono le loro armi contro contadini, donne, bambini di Melissa, assolti coloro che ordinarono il fuoco: il tutto per salvaguardare lo *status quo* di delittuoso abbandono ed incultura del feudo « Fragalà » di Berlingieri. Trascinati in stato di accusa i contadini che con la loro azione pacifica hanno reso possibile alla legge esistente delle terre incolte di operare (Fragalà è stato concesso dopo la strage come terreno incolto), i contadini che hanno preparata e resa possibile la stessa riforma democristiana. Non si sono denunziati i morti forse perché era materialmente impossibile infliggere ancora contro di loro. Questo documento è il simbolo della attività riformatrice del Governo: protezione, impunità, obiettivi vantaggi alla reazione agraria ed ai suoi sicari, anche se macchiati di sangue; piombo, violenze, carcere ai contadini calabresi da 7 anni in moto per una più equa ripartizione delle terre.

Ma i contadini calabresi, signor ministro ed onorevoli colleghi, non indietreggiano di fronte a tutto questo. Nell'anniversario di Melissa, altri contadini, nonostante il piombo e la galera, a Strongoli ieri sono scesi ad occupare le terre di Giunti e di Massara (*Vivi applausi all'estrema sinistra*), che voi vi siete rifiutati, nonostante le nostre richieste, di espropriare a tutt'oggi.

Onorevoli colleghi, signor ministro, i contadini italiani faranno la riforma; e voi, che non avete saputo o voluto ascoltarli, non li fermerete: con essi è la giustizia, loro è certamente un avvenire di maggiore libertà e di maggiore benessere. (*Applausi all'estrema sinistra*).

SANSONE. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANSONE. Onorevoli colleghi, signor ministro, sia pure con le riserve del caso, potremmo prendere atto della buona volontà del ministro e della sua intenzione circa l'approvazione, sia pure a rilento, della legge stralcio. Ma noi diciamo che tutto quanto si fa è opera dei contadini, i quali imprimono — con la loro lotta — agli enti e al Governo la premura opportuna.

Però l'onorevole ministro non ci ha dato il quadro completo di quello che si deve fare per l'agricoltura; ma ha fatto una polemica, sia pure con tono talvolta faceto e talvolta cattedratico. Abbiamo atteso invano una parola definitiva: insomma, la riforma fondiaria si farà o non si farà? Ci limiteremo alla legge stralcio o andremo più avanti? I miliardi per la riforma ci sono o non ci sono? Su questi punti, che noi riteniamo fondamentali, nulla ci ha detto l'onorevole ministro. È vero che ci ha parlato della parabola dei talenti, ma lo ha fatto in termini generici.

Bisogna dare alle masse dei nostri contadini poveri e semipoveri la certezza che vi saranno terra e lavoro, la sicurezza che vi sarà un'agricoltura veramente moderna.

Ed ancora: il conflitto drammatico fra produzione e consumo come sarà risolto? Occorre che vi sia tutta una politica di miglioramento del tono di vita degli italiani, e ciò non si risolve solo aumentando la produzione; occorre anche e principalmente che i 10-12 milioni di italiani che abitano nelle città e gli stessi contadini siano messi in condizioni di consumare di più. Su questo punto, abilmente, il ministro ha taciuto, dando generiche assicurazioni.

Noi non possiamo votare a favore di questo bilancio, perché allo stato nulla di

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

concreto ci è stato detto per una guarigione completa e definitiva delle tante piaghe che affliggono l'agricoltura italiana. Da tutte le parti si sono levate voci di speranza a lei, onorevole ministro, e noi, per il bene d'Italia, vorremmo ancora sperare; ma quando l'abbiamo visto stamane così cauto, così aderente — direi — alla politica generale del Governo, allora tutte queste speranze sono cadute e non resta in evidenza che la grave crisi dell'agricoltura italiana in tutti i suoi aspetti, senza una soluzione vera che il Governo abbia dimostrato di essere in grado di dare.

Noi votiamo contro per esprimere la coscienza inderogabile dei contadini, i quali sanno ormai che se ad essi non si dà più terra, non è possibile risolvere il loro problema. Fino a quando ciò non sarà fatto, noi non potremo votare a favore del Governo; noi, cioè, non potremmo dare al Governo il nostro voto fino a quando non vedremo strutturalmente modificata l'agricoltura italiana.

Non voglio concludere in tono drammatico, ma anche oggi cinque o sei milioni di contadini, soprattutto nel Mezzogiorno, non hanno mangiato, non hanno forse potuto mettere sul fuoco neppure un po' di legumi. (*Rumori al centro e a destra*). Fino a quando non sarà possibile specie ai contadini della Lucania, della Calabria, della Campania, della Sicilia, della Sardegna, di potersi sfamare, noi non potremmo accettare un bilancio che ha trascurato questi problemi fondamentali. (*Applausi all'estrema sinistra*).

BETTIOL GIUSEPPE. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTIOL GIUSEPPE. A nome del gruppo democratico cristiano dichiaro che il gruppo voterà a favore del bilancio dell'agricoltura; voterà a favore soprattutto dopo le dichiarazioni del ministro Fanfani, così dense di significato e di senso umano, cristiano e democratico, espresse senza livore verso alcuna corrente, verso alcun punto di vista, ma soltanto al servizio della verità e quindi del progresso.

Noi voteremo a favore del bilancio dell'agricoltura, perché siamo convinti della continuità di quella politica riformatrice che la democrazia cristiana ha voluto, e che si sta attuando contro i sabotaggi di ieri e contro i sabotaggi di oggi.

Noi voteremo a favore del bilancio dell'agricoltura perché siamo convinti che l'appello alla proprietà responsabile sarà ascoltato e perché riteniamo che la politica del mi-

nistro Fanfani, diretta a suscitare queste energie responsabili dei proprietari, potrà e dovrà dare frutti tangibili e concreti.

Noi voteremo, infine, a favore del bilancio dell'agricoltura perché abbiamo fiducia che lo sforzo di tutti gli uomini legati al lavoro della terra, proprietari responsabili, affittuari, mezzadri, braccianti, potrà, in un clima di distensione e di pace, portare a risultati concreti, positivi per il bene ed il progresso del nostro paese. (*Applausi al centro e a destra — Commenti all'estrema sinistra*).

GRIFONE. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Grifone, ella ha già parlato nella discussione generale. Le consento di parlare per una breve dichiarazione soltanto in via eccezionale, senza che ciò abbia a costituire un precedente.

GRIFONE. La ringrazio, signor Presidente. Dichiaro che noi voteremo contro il bilancio dell'agricoltura e per le ragioni che sono state illustrate dal collega Miceli, e per altre ragioni che io ritengo di dover ribadire proprio dopo avere ascoltato il discorso dell'onorevole ministro.

Una delle ragioni fondamentali per le quali noi voteremo contro il bilancio dell'agricoltura, è che dalle parole dell'onorevole ministro noi non abbiamo avuto nessuna precisa assicurazione circa la fine che farà la legge sui contratti agrari.

Noi avevamo chiesto al Governo, e in primo luogo al partito di maggioranza che ci dicesse quale era la sua opinione in merito ad una legge che la Camera aveva già approvato e che era stata lungamente dibattuta, e che era stata approvata col voto favorevole di tutti i gruppi.

Dinanzi all'offensiva in atto contro questo disegno di legge, offensiva che è stata iniziata chiaramente da parte di uomini appartenenti al partito di maggioranza, uomini qualificati, che esprimono il pensiero del partito di maggioranza, noi avevamo il dovere ed il diritto di chiedere al Governo che esprimesse il proprio parere. L'onorevole Fanfani invece si è trincerato dietro la volontà sovrana del Senato e non ha potuto neanche affermare se egli sosterrà le posizioni che erano alla base del disegno di legge dell'onorevole Segni.

Almeno su di un punto noi avremmo voluto che l'onorevole ministro ci desse assicurazione, su quel punto fondamentale della legge contro il quale si appuntano i reazionari, il punto che riguarda la giusta causa.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

Noi volevamo sapere dal ministro della agricoltura se egli era disposto a difendere ad oltranza un principio fondamentale che voi avete ribadito nei vostri programmi di partito e sul quale avete fondato la vostra propaganda durante le elezioni, e cioè che i contadini hanno diritto alla stabilità sulla terra. Questa assicurazione non ci è venuta, e la vostra mancata assicurazione ci conferma nel dubbio che voi vi accingiate a silurare questa fondamentale riforma sociale.

Ma voteremo contro anche per un altro motivo. Il Governo non ci ha saputo, o non ci ha voluto spiegare perché la riforma fondiaria non debba estendersi ad altri comprensori: si è limitato a dire che non rientra nei suoi disegni estendere la riforma fondiaria ad altri comprensori. A nome delle popolazioni di tutte le zone povere e misere che sono state escluse dalla delimitazione dei territori di riforma, noi protestiamo e dichiariamo che voteremo contro perché non riteniamo giusto che delle zone, in cui la grande proprietà esiste (è stato citato ad esempio l'agro romano), non debbano essere incluse nella riforma fondiaria. In particolare, il Governo non ci ha saputo spiegare perché in Sardegna non un ettaro di terreno è stato scorporato, perché in Campania nemmeno un piano è stato pubblicato e perché in Sicilia neppure un ettaro di terreno è stato scorporato.

Tutte queste ragioni confermano la nostra persuasione che il Governo intenda sabotare — come in effetti sabota — il piano di riforma fondiaria.

Per altro, le interpretazioni che il Governo ha dato delle dichiarazioni che il ministro dell'agricoltura ha fatto a Parma non ci soddisfano, non ci tranquillizzano. Il ministro ha fra l'altro detto che non rimarrà al suo posto neppure un'ora in più il giorno in cui si accorgesse che la sua attività di governo dovesse in qualche modo aumentare la miseria, anziché diminuirla. Questo argomento non ci persuade e non ci tranquillizza. Infatti, che cosa dicono i nemici della riforma agraria? Se favorite la riforma agraria, diminuirete la produzione e accrescerete la miseria. Quindi, le dichiarazioni dell'onorevole Fanfani possono utilmente servire a sostenere la reazione agraria. (*Proteste al centro e a destra*).

Del resto, io ribadisco qui che le dichiarazioni che il ministro ha fatto a Parma le ha rese dopo avere ascoltato un discorso di uno dei maggiori esponenti dell'agricoltura italiana, il Serpieri, che invitava il Governo a buttare a mare la riforma fondiaria e quella contrattuale.

Voteremo contro anche per il fatto che il Governo non ci ha dato l'assicurazione che sarà più oculato che nel passato nel controllo sugli enti economici dell'agricoltura, e in particolare sulla Federazione italiana dei consorzi agrari, la cui attività, e non da oggi, ha dato luogo a scandali dei quali tutta l'Italia si interessa. Per questa ragione e per tutti gli altri motivi esposti da me e dai colleghi di questo settore, noi voteremo contro il bilancio del Ministero dell'agricoltura. (*Vivi applausi all'estrema sinistra — Commenti al centro e a destra*).

CALASSO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALASSO. Io voterò contro la politica del Ministero dell'agricoltura per i motivi esposti da molti colleghi di questo settore, ultimamente dall'onorevole Miceli e dal collega Grifone. Ma voterò contro anche per motivi particolari, perché la politica del Ministero dell'agricoltura, onorevole Fanfani, continua ad ignorare i coltivatori di tabacco. Ella, onorevole ministro, non ha sentito il dovere di spendere nemmeno una parola in difesa dei centomila coltivatori di tabacco, che si vedono minacciati dalla politica del Governo democristiano e per i rapporti che intercorrono con il monopolio e per i rapporti che intercorrono con i concedenti delle terre. Il Ministero dell'agricoltura continua ad ignorare questo strato tanto importante della popolazione agricola del nostro paese. Perché, onorevole Fanfani, il Governo è su questa posizione, non io, come questa mattina ella diceva attribuendomi l'opinione di essermi dimostrato soddisfatto delle dichiarazioni fatte per conto del comitato nazionale di difesa dei tabacchicoltori da parte dell'onorevole Mastino.

Ci sono altri motivi però per cui io voterò contro la sua politica. Ella ha risposto all'ordine del giorno dell'onorevole Assennato affermando che il Governo non intende estendere la legge stralcio a tutte quelle altre proprietà che sono soggette alla legge — dico soggette alla legge perché fra le proprietà indicate nei comprensori e tutte quelle che la legge deve colpire ella sa che divario vi sia, ella sa quante altre dovrebbero essere soggette, quante altre dovrebbero essere espropriate. Nella fattispecie, per quanto riguarda la provincia di Lecce, onorevole Fanfani, il professore Bandini, direttore della commissione tecnica ministeriale per la riforma fondiaria, con un suo documento mi affermava che in quella provincia potevano essere scor-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

porati 20 mila ettari di terra. Noi non sappiamo per quale motivo il Governo ha limitato lo scorporo soltanto a 9700 ettari (sulla carta, perché praticamente fino ad oggi ne sono stati espropriati soltanto 1701). Ma, ad ogni modo, i lavoratori senza terra, i contadini senza terra, coloro che ne hanno poca, gli stessi agrari, onorevole Fanfani, si domandano perché la famiglia Tamburini sia pure minimamente deve essere espropriata, perché la famiglia Bozzicolonna sia pure minimamente deve essere espropriata, e non devono essere espropriati il barone Personeo, il commendator Guerrieri o il barone Comi, che si trovano nelle medesime condizioni. Ella sa come la legge non fa questione di stato di coltura, ma indica gli estremi dell'estensione e del reddito dominicale, ai sensi e tenuto conto dei quali la legge si deve applicare. Sta di fatto che la provincia di Lecce, in un primo tempo, non era compresa fra i comprensori soggetti allo stralcio. Per ottenere questo i contadini hanno dovuto farsi perseguitare, hanno dovuto farsi mandare in corte di assise a Lecce... (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Calasso, non oltrepassi i limiti di una dichiarazione di voto.

CALASSO. Io volevo dire soltanto che la provincia di Lecce era esclusa dalla legge stralcio. I contadini, per vederla compresa nella legge, hanno dovuto affrontare la polizia, che bruciò 300 biciclette sulle macchie dell'Aneo, che distrusse coperte, distrusse poveri cappotti vecchi cospargendoli di benzina e incendiandoli.

DE MARIA. Non è vero, onorevole Calasso: ella sa come si sono svolti i fatti!

CALASSO. Ora, dopo essere riusciti con queste lotte ad indurre il Governo a far giustizia, osservano che soltanto una parte, una minima parte della proprietà soggetta a stralcio viene scorporata, mentre tutto il resto viene lasciato nello stato in cui si trova, e praticamente viene lasciato allo stato incolto onorevole Fanfani.

DE MARIA. Ella sa che non è vero.

CALASSO. Onorevole De Maria, non si adonti e ricordi che noi non diciamo inesattezze, noi non diciamo bugie. Io domando proprio a lei se è vero che nella provincia di Lecce vi sono 60 mila ettari di oliveto...

DE MARIA. Tutti coltivati, sopra e sotto: lo sa meglio di me.

CALASSO ...tutti insufficientemente coltivati. L'onorevole Fanfani è pregato di domandarne all'ispettore Vacirca, del ministero dell'agricoltura. Ma, ad ogni modo, lo stato della coltura non c'entra. La legge sta-

bilisce che sono soggette a scorporo le proprietà in relazione all'imponibile, al reddito dominicale e alla estensione della proprietà stessa. Ma io tengo a precisare che si tratta in molti casi di ettari allo stato incolto, tenuti a bosco, onorevole Fanfani, e che non sono affatto compresi fra i comprensori che sono elencati nel decreto del Presidente della Repubblica.

Ma vi sono altri motivi, onorevole Fanfani, per cui mi sento costretto a votare contro la politica del suo Ministero. L'onorevole Grifone ha richiamato l'inadempienza del Governo nei riguardi della legge sulla riforma dei contratti agrari. Io vorrei ricordare all'onorevole Fanfani che in proposito noi non solo denunziamo l'insabbiamento della legge, il nuovo orientamento da parte del Governo e della maggioranza per bloccare allo stato in cui si trovano i contratti, per fare praticamente macchina indietro, ma richiamo all'onorevole Fanfani un ordine del giorno votato alla fine della discussione della legge stessa e accettato dal Governo, ordine del giorno con cui il Governo si impegnava a sistemare i contratti migliorati.

Vi sono oltre 100 mila contadini migliorati, tra affittuari e mezzadri, che ai sensi di quella legge sono declassati, sono tenuti in condizioni molto, molto più arretrate degli altri contadini parziari o della mezzadria classica. Noi non vediamo alcun motivo, quando si riconosce il maggiore impegno di capitale, per cui i migliorati debbano essere esclusi dal principio della giusta causa. Quell'ordine del giorno, onorevole Fanfani, fu presentato da comunisti, da socialisti e da democratici cristiani. L'onorevole Segni, fino a quando è rimasto al suo dicastero, ha dimenticato quell'ordine del giorno ed ella, onorevole Fanfani, non ne ha forse neppure cognizione.

Altri motivi innumerevoli vi sono che riguardano soprattutto la mancata difesa della produzione dell'olio, la mancata difesa della produzione del tabacco. Non starò a ripetermi su tutto ciò, perché più che sufficientemente valgono i richiami già fatti dai miei colleghi di settore; dico solo all'onorevole Fanfani che egli, che ama richiamarsi al Vangelo, alle parabole più belle del Vangelo, ricordi che il Vangelo dice che non si può servire contemporaneamente il diavolo e l'acqua santa. (*Applausi all'estrema sinistra — Commenti al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

l'esercizio finanziario 1951-52 che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 2053*).

(*Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 3.485.491.500.

Debito vitalizio, lire 708.000.000.

Agricoltura, lire 1.122.915.000.

Credito agrario, lire 300.000.

Foreste, lire 3.564.250.000.

Bonifica integrale, lire 52.300.000.

Totale della categoria I della parte ordinaria, lire 8.933.256.500.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 209.500.000.

Agricoltura, lire 16.645.000.

Credito agrario ed interventi per la tutela economica della produzione agricola, lire 635.892.500.

Foreste, lire 140.000.000.

Bonifica integrale, lire 17.527.385.000.

Opere di bonifica integrale nella Sicilia, lire 4.884.750.000.

Opere di bonifica integrale nella Sardegna, lire 770.507.000.

Interventi straordinari per la difesa e l'incremento della produzione agricola ed altri interventi straordinari diretti alla ricostruzione, nulla.

Spese diverse, nulla.

Utilizzo dei fondi E. R. P., nulla.

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 24.184.679.500.

Categoria II. *Movimento di capitali.* — Acquisto di beni, nulla.

Accensione di crediti, lire 500.500.000.

Partecipazioni azionarie, lire 98.000.000.

Estinzione di debiti, lire 36.266.000.

Partite che si compensano con l'entrata, nulla.

Totale della categoria II della parte straordinaria, lire 634.766.000.

Totale del titolo II (Spesa straordinaria, lire 24.819.445.500.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 33.752.702.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. *Spese effettive* (Parte ordinaria e straordinaria), lire 33.117.936.000.

Categoria II. *Movimento di capitali*, lire 634.766.000.

Totale generale, lire 33.752.702.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario 1951-52.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione dell'Azienda di Stato per le foreste demaniali, per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 2053*).

(*Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione dell'Azienda di Stato per le foreste demaniali, per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge:

Riassunto delle entrate. — Categoria I. *Entrate effettive.* — a) ordinarie, lire 1 miliardo e 277.840.000.

b) straordinarie, lire 43.160.000.

Totale della categoria I (Entrate effettive), lire 1.321.000.000.

Categoria II. *Movimento di capitali*, lire 50.000.000.

Categoria III. *Operazioni per conto di terzi*, lire 18.000.000.

Totale generale delle entrate, lire 1 miliardo e 389.000.000.

Riassunto delle spese. — Categoria I. *Spese effettive.* — a) ordinarie, lire 843.025.960.

b) straordinarie, lire 477.974.040.

Totale della categoria I (Spese effettive), lire 1.321.000.000.

Categoria II. *Movimento di capitali*, lire 50.000.000.

Categoria III. *Operazioni per conto di terzi*, lire 18.000.000.

Totale generale delle spese, lire 1 miliardo e 389.000.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli degli stati di previsione

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione dell'Azienda di Stato per le foreste demaniali, per l'esercizio finanziario 1951-52.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Opera di valorizzazione della Sila, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 2053-bis).

(Sono approvati tutti i capitoli, sui quali non si sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti, per titoli e per categorie, dell'entrata e della spesa dell'Opera per la valorizzazione della Sila, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

MAZZA, *Segretario*, legge:

Entrata. Riassunto per titoli. — Titolo I. *Entrate ordinarie.* — Categoria I. *Entrate effettive*, lire 138.900.000.

Titolo II. *Entrate straordinarie.* — Categoria I. *Entrate effettive.* — Entrate per opere pubbliche di bonifica e di interesse comune a più proprietà o di carattere generale, lire 1.453.000.000.

Entrate per opere di trasformazione e miglioramento fondiario nell'altopiano silano, *per memoria*.

Entrate per la colonizzazione, lire 4 miliardi 900.000.000.

Entrate per gestioni speciali, lire 800.000.

Categoria II. *Entrate per movimento di capitali, per memoria.*

Categoria III. *Entrate per partite di giro*, lire 58.100.000.

Riassunto per categoria. — Categoria I. *Entrate effettive*, lire 6.492.700.000.

Categoria II. *Movimento di capitali, per memoria.*

Categoria III. *Partite di giro*, lire 58.100.000

Totale dell'entrata, lire 6.550.800.000

Spesa. — *Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spese ordinarie.* — Categoria I. *Spese effettive*, lire 40.900.000.

Titolo II. *Spese straordinarie.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese per opere pubbliche di bonifica e di interesse comune a più proprietà o di carattere generale, lire 1.453 milioni.

Spese per opere di trasformazione e miglioramento fondiario nell'altopiano silano, *per memoria*.

Spese per la colonizzazione, lire 4.900 milioni.

Spese per gestioni speciali, lire 800.000.

Categoria II. *Spese per movimento di capitali*, lire 98.000.000.

Categoria III. *Spese per partite di giro*, lire 58.100.000.

Riassunto per categoria. — Categoria I. *Spese effettive*, lire 6.394.700.000.

Categoria II. *Movimento di capitali*, lire 98.000.000.

Categoria III. *Partite di giro*, lire 58.100 mila.

Totale della spesa, lire 6.550.800.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli e per categorie dell'entrata e della spesa dell'Opera per la valorizzazione della Sila per l'esercizio finanziario 1951-52.

Passiamo agli articoli del disegno di legge. Si dia lettura dell'articolo 1.

MAZZA, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 2.

MAZZA, *Segretario*, legge:

« Sono approvati il bilancio dell'Azienda di Stato per le foreste demaniali, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952, allegato al presente stato di previsione a termini dell'articolo 10 della legge 5 gennaio 1933, n. 30, e il bilancio di previsione dell'Opera per la valorizzazione della Sila, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, allegato al presente stato di previsione a termini dell'articolo 15 della legge 12 maggio 1950, n. 230 ».

PRESIDENTE. Mi corre qui l'obbligo di rilevare un errore materiale che è anche nella dizione dell'articolo 2 trasmesso dal Senato. Qui si indica come anno finanziario del bilancio di previsione dell'opera della Sila quello compreso fra il 1° luglio 1950 e il 30 giugno 1951. I termini dell'anno finanziario stabiliti dall'articolo 15 della legge 12 maggio 1950, n. 230 sono invece quelli dal 1° ottobre al 30 settembre. È evidente che in questo senso va corretto in sede di coordinamento l'articolo 2. Trattasi, infatti, di rimediare a un errore puramente materiale.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

Con questa riserva di coordinamento, pongo in votazione l'articolo 2.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 20 settembre 1951, n. 942, contenente limitazioni all'impiego del nickel, del rame, dello zinco e delle rispettive leghe », (2184).

Sarà votato a scrutinio segreto anche il disegno di legge oggi esaminato, che approva il bilancio del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Indico la votazione.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

(Segue la votazione).

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico il risultato della votazione:

« Conversione in legge del decreto-legge 20 settembre 1951, n. 942, contenente limitazioni all'impiego del nickel, del rame, dello zinco e delle rispettive leghe » (2184):

Presenti e votanti	361
Maggioranza	181
Voti favorevoli	244
Voti contrari	117

(La Camera approva).

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ». (Approvato dal Senato). (2053):

Presenti e votanti	361
Maggioranza	181
Voti favorevoli	242
Voti contrari	119

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adonnino — Almirante — Amadei Leonetto — Amadeo Ezio — Ambrico — Ambro-

sini — Amendola Giorgio — Amendola Pietro — Angelucci Mario — Angelucci Nicola — Arcaini — Arcangeli — Ariosto — Artale — Azzi.

Babbi — Baglioni — Baldassari — Balduzzi — Barbina — Baresi — Barontini — Bartole — Basso — Bavaro — Belloni — Bellucci — Bennani — Bernadinetti — Bernieri — Berti Giuseppe fu Giovanni — Bertola — Bettinotti — Bettiol Francesco — Bettiol Giuseppe — Biagioni — Bianchini Laura — Bianco — Biasutti — Bigiandi — Bima — Boidi — Bonino — Bonomi — Bontade Margherita — Borioni — Bosco Lucarelli — Bottai — Bovetti — Bruno — Bucciarelli Ducci — Burato.

Caccuri — Cagnasso — Calasso Giuseppe — Calcagno — Calosso Umberto — Camposarcuno — Capacchione — Capalozza — Capugli — Capua — Cara — Caramia Agilulfo — Carcaterra — Carignani — Caronia Giuseppe — Caroniti Filadelfio — Carpano Maglioli — Carratelli — Cartia — Casoni — Cassiani — Castelli Edgardo — Castelli Avolio Giuseppe — Cavallari — Cavalli — Cavazzini — Cavinato — Ceccherini — Ceravolo — Chatrian — Chiamello — Chiarini — Chiesa Tibaldi Mary — Chini Coccoli Irene — Chiostergi — Cifaldi — Cinciari Rodano Maria Lisa — Clerici — Codacci Pisanelli — Colitto — Colleoni — Colombo — Conci Elisabetta — Coppa Ezio — Coppi Alessandro — Corbino — Corona Achille — Corona Giacomo — Corsanego — Cortese — Costa — Cotani — Cotellessa — Cremaschi Carlo — Cremaschi Olindo.

Dal Canton Maria Pia — Dal Pozzo — De Maria — De Martino Alberto — De Martino Carmine — De Martino Francesco — De Meo — De Michele — De Palma — Di Vittorio — Dominedò — Donatini — Driussi — Dugoni.

Ermini.

Fabriani — Fadda — Fanelli — Farinet — Fascetti — Fassina — Federici Agamben Maria — Ferrarese — Ferrario Celestino — Ferraris Emanuele — Ferreri — Fietta — Fina — Foderaro — Fora — Franceschini — Franzo — Fumagalli.

Gabrieli — Garlato — Gatto — Gennai Tonietti Erisia — Germani — Geuna — Ghislandi — Giacchero — Giammarco — Giolitti — Giordani — Giovannini — Giuntoli Grazia — Gonella — Gorini — Gotelli Angela — Grammatico — Grazia — Greco Giovanni — Grifone — Grilli — Guadalupi — Guariento — Guerrieri Emanuele — Guerrieri Filippo — Guggenberg — Gullo.

Helfer.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

Imperiale — Improta — Invernizzi Gaetano.

Jervolino Angelo Raffaele — Jervolino De Unterrichter Maria.

Laconi — La Rocca — Larussa — Latanza — Latorre — Lecciso — Leone Giovanni — Leonetti — Lettieri — Liguori — Lizier — Lizzadri — Lo Giudice — Lombardi Carlo — Lombardi Riccardo — Lombardi Ruggero — Lombardi Colini Pia — Lombardi Pietro — Longhena — Longoni — Lopardi — Lozza — Lucifredi — Luzzatto.

Maglietta — Malagugini — Malvestiti — Mancini — Maniera — Manuel-Gismondi — Manzini — Marabini — Marazza — Marazzina — Marconi — Marengi — Marotta — Martino Edoardo — Marzarotto — Marzi Domenico — Massola — Mastino Gesumino — Mastino del Rio — Mattarella — Matteotti Carlo — Matteotti Matteo — Matteucci — Mazza Crescenzo — Medi Enrico — Melis — Melloni Mario — Menotti — Merloni Raffaele — Miceli — Micheli — Mievile — Migliori — Momoli — Montelatici — Monterisi — Monticelli — Montini — Morelli — Moro Aldo — Moro Francesco — Moro Gerolamo Lino — Mussini.

Nasi — Natali Ada — Natoli Aldo — Negri — Negri — Nenni Giuliana — Nenni Pietro — Nicotra Maria — Nitti — Notarianni — Numeroso.

Olivero.

Pacati — Paganelli — Pagliuca — Pajetta Gian Carlo — Paolucci — Pavan — Pelosi — Perrone Capano — Perrotti — Pesenti Antonio — Petrilli — Petrone — Petrucci — Piasenti Paride — Piccioni — Pieraccini — Pierantozzi — Pignatelli — Pignatone — Pino — Pirazzi Maffiola — Polano — Poletto — Ponti — Puccetti — Pugliese.

Quarello — Quintieri.

Rapelli — Ravera Camilla — Reali — Regio D'Acì — Repossi — Rescigno — Resta — Ricci Giuseppe — Ricci Mario — Riccio Stefano — Riva — Rivera — Rocchetti — Rosselli — Rossi Maria Maddalena — Rossi Paolo — Rumor — Russo Carlo — Russo Perez.

Sabatini — Saccenti — Saggin — Sailis — Sala — Salerno — Salvatore — Sammartino — Sampietro Giovanni — Sampietro Umberto — Sannicolò — Sansone — Scaglia — Scalfaro — Scappini — Schiratti — Scotti Alessandro — Sedati — Semeraro Santo — Silipo — Simonini — Smith — Sodano — Spiazzi — Spoleti — Stagno d'Alcontres — Stella — Storch — Stuardi — Sullo.

Tambroni — Tanasco — Targetti — Tarozzi — Terranova Corrado — Terranova

Raffaele — Titomanlio Vittoria — Tolloy — Tomba — Tommasi — Tonengo — Torretta — Tosato — Tozzi Condivi — Tremelloni — Troisi — Tudisco — Tupini — Turco Vincenzo — Turnaturi.

Valandro Gigliola — Valsecchi — Venegoni — Veronesi — Viale — Vicentini Rodolfo — Viola — Vocinò — Volpe.

Zaccagnini Benigno — Zanfagnini Umberto.

Sono in congedo:

Bagnera — Bensi — Borsellino.

Caiaati — Casalnuovo — Cessi — Chieffi — Coccia.

Diecidue.

Giannini Guglielmo.

Leone-Marchesano — Lombardini.

Mannironi — Martini Fanoli Gina — Maxia.

Semeraro Gabriele.

Treves.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52. (2082).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole Cuttitta. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

PAOLUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non essendo un tecnico, non posso addentrarmi in quella selva di cifre e di dati contenuti nella seconda parte della relazione dell'onorevole Jervolino. Farò delle considerazioni di indole generale sulla prima parte della relazione stessa, e tratterò poi di interessi locali che riguardano principalmente la ricostruzione delle ferrovie distrutte per effetto della guerra nella mia terra d'Abruzzo.

Per quanto riguarda le considerazioni generali, posso senz'altro dire che in linea di massima approvo le osservazioni che si leggono nella prima parte della pregevole relazione dell'onorevole Jervolino. Concordo nei criteri ispiratori di questa parte e soprattutto nella sua conclusione che mi induce a sottolineare le critiche, più o meno benevole, del relatore al Governo per ciò che concerne il mancato adempimento di precisi impegni

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

assunti davanti all'Assemblea, anche dal Presidente del Consiglio in persona, allorché venne in discussione l'esercizio provvisorio per l'anno 1949-50. Quel disegno di legge fu accompagnato da una relazione del collega Angelini le cui osservazioni furono condensate in un ordine del giorno che vedo integralmente riportato dall'onorevole Jervolino. Il ministro del tempo, onorevole Corbellini, accettando quell'ordine del giorno, diede alla Camera, sul suo contenuto, precise assicurazioni che vennero confermate dallo stesso De Gasperi, tanto che l'ordine del giorno non fu nemmeno messo in votazione. Le stesse osservazioni fece l'anno successivo l'onorevole Firrao presentatore di un nuovo ordine del giorno accettato e votato all'unanimità dall'VIII Commissione. Questi due ordini del giorno affermavano la necessità che venissero risolti, o quanto meno avviati a soluzione, tre problemi fondamentali: 1) la nuova struttura del Ministero dei trasporti al fine di giungere ad una competenza unica ed esclusiva su tutta la materia delle costruzioni ferroviarie e stradali; 2) il coordinamento dei servizi pubblici relativi ai trasporti su strade e su rotaie; 3) la istituzione del consiglio superiore dei trasporti per il quale un disegno di legge, che ne prevede la istituzione, era stato già presentato alla Camera.

Discutendosi il bilancio dell'esercizio dello scorso anno 1950-51, il ministro D'Aragona diede anch'egli formali assicurazioni in merito a questi che erano stati i voti unanimi della Commissione ed i voti unanimi anche dell'Assemblea. Però le garanzie date dal ministro D'Aragona, così come quelle che erano state date dall'onorevole Corbellini e dallo stesso Presidente del Consiglio, rimasero lettera morta, onde opportunamente la relazione lamenta, in questa sua prima parte, che quegli impegni non siano stati mantenuti e che sarebbe ora — osserva — che venissero finalmente mantenuti.

A tale proposito rilevo che, anche in questo campo, il Governo mostra di non avere nemmeno quel rispetto che dovrebbe avere per la funzione ed il prestigio del Parlamento, allorché accoglie ordini del giorno oppure invita a ritirarli e a non porli in votazione assumendo formale obbligo di avviare a soluzione determinati problemi, quando poi questi problemi non solo non risolve, ma non affronta nemmeno nelle loro finalità e nelle loro premesse essenziali.

È necessario che il Governo una volta per sempre si convinca che quando, per tra-

mite dei suoi legittimi rappresentanti, dei suoi ministri responsabili, dà delle assicurazioni e assume degli impegni davanti al Parlamento, deve mantenere questi impegni.

Concludo, in merito a questa prima parte della relazione, rilevando — a proposito del secondo problema — che una intesa fra rotaie e strade, non solo è indispensabile, ma urgente, e da ciò la necessità della istituzione del consiglio superiore dei trasporti, organo che, fra gli altri compiti, deve anche avere quello di seguire attentamente il settore trasporti e proporre le leggi che di mano in mano si renderanno necessarie.

Per quanto riguarda la ricostruzione, leggo a pagina 16 della relazione — e con mia soddisfazione — testualmente questo periodo: « Non bisogna dimenticare le tristi conseguenze delle distruzioni ferroviarie, che ancora hanno una non indifferente influenza sulla gestione di esercizio. È vero che vi è stata la ricostruzione (per la quale da tutte le parti si sono, giustamente, riconosciute le alte benemeritenze dei ferrovieri, che hanno compiute opere prodigiose) ma non bisogna trascurare che essa è ancora in atto e dovrà essere completata ».

Io mi auguro che quest'opera immane di ricostruzione si completi nel più breve tempo possibile perché è proprio il mancato completamento della ricostruzione delle ferrovie distrutte a seguito degli eventi bellici che mi costringe ad intrattenermi un po' ampiamente — e me ne dispiace per i colleghi — su alcuni problemi che riguardano la ricostruzione delle ferrovie distrutte dalla guerra nella mia regione.

Il primo problema concerne la ricostruzione della ferrovia adriatica sangritana nei tronchi Archi-Castel di Sangro e Ortona città-Ortona marina.

Vi sono dei precedenti parlamentari numerosi su questo problema, perché chi vi parla ha avuto l'onore di presentare più volte interrogazioni in merito a tale questione ai vari ministri che si sono succeduti in quel dicastero.

Fin dal 6 febbraio 1947, alla Costituente, il ministro Ferrari mi rispondeva in questa aula, in merito a tale problema, riconoscendo che questa ferrovia era una di quelle che avevano maggiormente subito le tristi conseguenze della guerra e che tale problema doveva essere risolto al più presto possibile.

Poi mi dava dei particolari, precisando che per i tronchi San Vito città — San Vito marina

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

ed Ortona città-Ortona marina, come per altri tronchi della ferrovia predetta, il Ministero avrebbe fatto tutto il possibile per provvedere ai finanziamenti appena completata la relativa istruttoria tecnica e compatibilmente con le difficoltà di bilancio. Inoltre mi precisava che il tronco Guardiagrele-Ortona era in corso di avanzata ricostruzione, e per ultimo affermava (questo periodo mi interessa, perché di esso farò oggetto di particolare trattazione): « Rientra nell'ultimo gruppo di spese il breve tratto Ortona città - Ortona marina per il quale si attende che, presentato dalla società il progetto, possano avviarsi le pratiche per il finanziamento dei lavori ». Senonché nulla si fece per la ricostruzione del tratto in questione e per l'altro Archi-Castel di Sangro, onde io fui indotto a presentare un'altra interrogazione al ministro Corbellini, successore del ministro Ferrari, interrogazione che venne svolta nella seduta del 14 febbraio 1949, e che aveva il preciso scopo di « sapere se e quando si procederà alla ricostruzione, tanto attesa dalle popolazioni interessate e che non può essere più dilazionata, di quei tronchi della ferrovia sangritana distrutti dalla guerra e non ancora riattivati, tra cui quello Ortona città-Ortona marina, e l'altro Archi-Castel di Sangro, con relative deviazioni ». L'onorevole Mattarella ebbe a rispondermi in questi precisi termini: « Col decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 26 ottobre 1947 è stato autorizzato il ripristino dei tronchi Marina San Vito-Crocetta-Archi, Marina di Ortona-Crocetta e diramazione Archi-Atessa della ferrovia sangritana, con la sostituzione dello scartamento ridotto con quello normale ».

Mi si diceva, dunque, che si intendeva, da parte del Ministero, dare esecuzione a quella che era — ed è ancora — una precisa disposizione di legge che autorizza il ripristino dei tronchi ferroviari in oggetto.

E precisava ancora il sottosegretario Mattarella: « I lavori relativi al tronco Ortona città-Ortona marina non vengono però ancora eseguiti a causa degli studi in corso, in dipendenza della grave frana di Ortona, che interessa anche la ferrovia sangritana. Essi saranno iniziati al più presto, appena ultimati gli studi anzidetti che sono in corso di avanzata elaborazione ».

Dunque, alla data del 14 febbraio 1949, il Ministero era disposto a dare il via a questi lavori, ottemperando così a precise disposizioni di legge, e precisamente a quelle del decreto legislativo 26 ottobre 1947.

Vedremo poi come questo impegno non sia stato affatto mantenuto e come, fino ad oggi, non si intenda mantenerlo.

L'onorevole Mattarella aggiungeva: « La ricostruzione del tronco Archi-Castel di Sangro è stata classificata in terza categoria, e cioè tra le ferrovie che possono essere sostituite da linee automobilistiche, dalla Commissione del piano regolatore delle ferrovie. Successivamente il consiglio superiore dei lavori pubblici, nel pronunciarsi sul progetto di massima presentato dalla società concessionaria per la ricostruzione della ferrovia, ha espresso l'avviso, in data 30 novembre 1947, che il ripristino dell'ultimo tronco Archi-Castel di Sangro non sarebbe produttivo se, non dopo la ricostruzione della linea statale Isernia-Sulmona, alla quale lo stesso tronco si allaccia nella stazione di Castel di Sangro e che pertanto deve soprassedere alla riattazione del tronco medesimo finché non sia decisa la ricostruzione della predetta linea statale ».

Quella risposta del Governo si può scindere in due parti. La prima parte, concernente la ricostruzione del tratto Ortona città-Ortona marina, contiene la dilatoria promessa di una favorevole soluzione del problema: si dice che gli studi erano in corso e che sarebbero stati ripresi quando fosse stato risolto il problema della frana che a quel tempo aveva danneggiato la ferrovia. La seconda parte è anch'essa dilatoria perché afferma che quel tratto (Archi-Castel di Sangro) sarà ricostruito quando sarà ricostruita la ferrovia Isernia-Sulmona.

Non sodisfatto per questa risposta, dopo qualche mese tornai alla carica e nella seduta del 15 luglio 1950 lo stesso onorevole Mattarella mi diede la seguente risposta, molto diversa dalla prima: « Il tronco Ortona città-Ortona marina è compreso tra quelli contemplati dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato in data 16 ottobre 1947, n. 1210, che autorizza il Ministero dei trasporti, d'intesa con quello del tesoro, a far luogo alla esecuzione delle opere di ripristino di alcuni tronchi della ferrovia sangritana, con la sostituzione dello scartamento ridotto con quello normale. Ma il consiglio superiore dei lavori pubblici (e fu questa la risposta negativa che destò profonda, dolorosa impressione nelle popolazioni dei comuni interessati alla ricostruzione di questo tratto di ferrovia), cui sono stati sottoposti i progetti presentati dalla società concessionaria per il tronco stesso ha espresso l'avviso — con voto n. 925 del 28 febbraio scorso — che non convenga provvedere alla ricostruzione del tronco medesimo,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

in considerazione dell'elevatissimo costo delle opere da eseguire (circa un miliardo) in confronto alla limitata utilità del tronco stesso. Quanto alla diramazione Archi-Atessa, si può assicurare che i lavori di ricostruzione sono notevolmente avanzati e procedono con ritmo normale. Per quanto, infine, riguarda il tronco terminale Archi-Castel di Sangro, della stessa ferrovia sangritana, della lunghezza di circa chilometri 60, l'esame relativo alla sua ricostruzione con la trasformazione a scartamento ordinario, che richiederebbe una spesa di circa 1500 milioni, è stato rinviato, come da parere espresso dal consiglio superiore dei lavori pubblici, a quando sarà stata eseguita la ricostruzione integrale della linea statale Sulmona-Isernia, alla quale il tronco stesso si allaccia ».

Debbo ripetere in questa sede le osservazioni fatte allora in replica alla risposta dell'onorevole sottosegretario. Per quanto riguarda la ricostruzione del tratto Ortona città-Ortona marina, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed anche il Ministero, non hanno tenuto presente che questa ferrovia venne creata per congiungere Ortona a Napoli, cioè l'Adriatico al Tirreno. È stato altresì completamente ignorato un altro fattore di innegabile importanza e cioè che quella ferrovia collegava il porto di Ortona al suo retroterra. Evidentemente il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha tenuto affatto presente che un porto privo di una ferrovia che lo colleghi al retroterra non serve quasi a nulla. Il porto di Ortona, minato e ridotto a brandelli durante la guerra, è stato ricostruito — come ho avuto occasione di osservare discutendosi qualche settimana fa il bilancio dei lavori pubblici — con una spesa di miliardi. Se non si ricostruisce la ferrovia che collegava il porto al suo retroterra ed all'intera regione abruzzese, i miliardi spesi dallo Stato per ricostruire quel porto sarebbero miliardi buttati a mare.

Vedete a quali estremi porta un errore commesso da un organo tecnico superiore come il consiglio dei lavori pubblici nella valutazione di fatti, di situazioni e di elementi generici e specifici. Ma, vivaddio, a prescindere da tutto ciò, vi è una legge della Repubblica che stabilisce l'obbligo per lo Stato di ricostruire questo tratto di ferrovia!

Può mai un organo tecnico abrogare una legge della Repubblica? Non credo, onorevole ministro. Questo organo tecnico deve essere il primo, anzi, a dare esecuzione a quella che è una legge dello Stato, una legge che fa parte di quelle contenute nella rac-

colta ufficiale dello Stato, una legge che come tutte le leggi deve avere esecuzione!

Ma vi sono altre ragioni di principio; voi avete il sacrosanto dovere di ricostruire quello che la guerra ha distrutto, prima di spendere anche un soldo per migliorare le linee esistenti, per costruire nuove linee e nuovi impianti, per perfezionare gli impianti esistenti; e questo per esigenze fondamentali di umanità e di giustizia, specie quando vi si offre la dimostrazione che quella ricostruzione è necessaria e che le spese da fare, spese più o meno ingenti, non sono buttate al vento.

Nella fattispecie, sia per la ricostruzione del tratto Ortona città-Ortona marina, che collega l'Adriatico al Tirreno, cioè Ortona a Napoli direttamente (ed Ortona è il porto dell'intera regione abruzzese) sia per la ricostruzione del tratto Archi-Castel di Sangro, vi sono dati acquisiti dagli organi tecnici competenti, i quali dimostrano come la ricostruzione di questi due tratti di ferrovia sia tutt'altro che improduttiva ed inefficiente. Bisogna considerare, infatti, che la ferrovia elettrica sangritana a scartamento di metri 0,95, con una rete di complessivi chilometri 160 serviva una regione vastissima, ubertosa, parte in pianura e parte fortemente collinare, estesa per un complesso di 1100 chilometri quadrati ed abitata da oltre 250 mila persone. I vantaggi che questa ferrovia portava erano enormi. Negli ultimi anni, prima della distruzione, essa trasportava annualmente intorno a 100 mila tonnellate di merci ed un milione 836 mila viaggiatori. Per tutto il tempo nel quale ha funzionato ha dato lavoro fisso a circa 300 agenti, trecento famiglie avevano il pane assicurato, senza contare le molte altre centinaia di lavoratori che, di riflesso, o per attività collegate alla ferrovia, ne traevano pur essi motivi di vita.

La distruzione ad opera degli eventi bellici è stata del 100 per cento. Ora darò alcuni dati concernenti la produzione della zona e i traffici ferroviari. Quella zona prima della guerra produceva non meno di 700 mila quintali di grano, 100 mila di granturco, 500 mila di uva da mosto, 200 mila di uva da tavola, 20 mila di ulive, 150 mila di pomodoro, 75 mila di frutta varia; e contava non meno di 15 mila bovini, 100 mila ovini e 10 mila suini.

Il movimento della ferrovia era tale da assicurare vasti profitti e da servire appieno tutta la zona e tutta quella popolazione.

Secondo le previsioni — questo per smentire quanto si è inteso osservare da parte del

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

Ministero fino a poco tempo fa, fino a quando cioè la società interessata non ha presentato al Ministero stesso il progetto per la ricostruzione completa di questi tratti — vi sarebbe un complesso di tonnellate-chilometro trasportabili, mercè la ricostruzione di questa ferrovia, di ben 3.233.588 tonnellate all'anno. Né voi potete affermare che si possa sostituire questa ferrovia con dei servizi automobilistici perché le strade che collegano tutti i comuni della zona del Sangro sono in condizioni orribili. Ancora oggi lungo queste strade sorgono le passerelle in sostituzione dei ponti che non sono stati ancora ricostruiti dopo le distruzioni della guerra.

La strada che va da Archi a Castel di Sangro ha per l'intero percorso una sezione di metri 5, e presenta gravi difficoltà e gravi pericoli per l'incrocio dei veicoli pesanti e degli autotreni. D'inverno questa rotabile rimane quasi sempre bloccata dalla neve. Alcuni anni fa la popolazione di Castel di Sangro dovette essere rifornita di viveri e di medicinali per mezzo degli aerei, perché era rimasta completamente isolata.

Ora, questi inconvenienti, queste difficoltà, non potranno più verificarsi quando la ferrovia verrà ricostruita. Allorché questa ferrovia era in funzione, non si verificò mai una sua interruzione a causa della neve perché, come è noto, quando l'altezza della neve sul piano di ferro si aggira sui 50 centimetri, il passaggio dei convogli ferroviari sui binari è sempre assicurato. Essa correva in fondo valle mentre la strada si svolge a mezza costa, ed è esposta non solo al pericolo della ostruzione per la neve ma anche a quello delle frane.

Quindi non si può sostenere che i traffici automobilistici possano sostituire tale ferrovia. Questa realtà è stata dimostrata attraverso relazioni, istanze ed ordini del giorno.

A Castel di Sangro, due anni or sono, ha avuto luogo un convegno di tutti i comuni interessati alla ricostruzione di questa benedetta ferrovia. Vi intervennero deputati e senatori democristiani fra i quali anche l'onorevole Sammartino, che vedo qui presente. Tutti invocarono la ricostruzione della ferrovia Archi-Castel di Sangro e, a questo punto, desidero ricordare l'intervento dell'onorevole Sammartino, leggendo il resoconto del suo discorso su di un giornale: « L'onorevole Sammartino con calde e commosse parole si dolse che nonostante tutti gli sforzi compiuti dai deputati abruzzesi e molisani la situazione fosse rimasta ancora immutata, e disse che, per rimarcare la favorevole disposizione del

ministro in merito, occorreva richiamare l'attenzione di quel congresso (dei comuni interessati) sul fatto che il ministro Corbellini contro il parere espresso dai tecnici (il famoso consiglio superiore) si era impegnato che nel 1950 la ferrovia sarebbe stata ricostruita ».

Altre parole con accento accorato furono pronunciate dall'onorevole Giammarco, il quale, anzi, usò espressioni di aperta rampogna per l'inerzia del Governo. Il senatore Ciampitti, poi, pose in evidenza le ragioni materiali oltreché morali che impegnavano fermamente il ministro, il quale, a suo avviso, non sarebbe venuto meno agli impegni assunti, e disse testualmente queste parole: « Se l'impegno non dovesse essere mantenuto, si denuncerà il ministro al Parlamento e al paese ». Queste sono le parole severe che in quella occasione furono pronunciate da colleghi del vostro partito, in un convegno imponente.

Purtroppo tutte queste iniziative, queste suppliche, queste proteste e i soliti ordini del giorno rimasero senza alcun effetto, onorevole ministro. Tutte le popolazioni interessate lamentano di essere state sempre prese in giro, turlupinate, perché non vi è stata campagna elettorale, politica o amministrativa, in cui uomini responsabili di governo, nonché deputati e senatori del partito di maggioranza non si siano presentati in tutti quei paesi ad affermare solennemente che la ferrovia Archi-Castel di Sangro sarebbe stata subito ricostruita. Sono passati, dal 1944 ad oggi, diversi anni, e quella ferrovia è rimasta ancora *in mente dei*. Non so che cosa diranno i vostri sindaci di quei comuni, tutte le popolazioni delle vallate del Sangro, dell'Aventino e del Moro, allorché ancora una volta constateranno che fino ad oggi nulla si è fatto e nulla si ha intenzione di fare.

Ripeto: voi avete il sacrosanto dovere di ricostruire ciò che la guerra ha distrutto. Quelle popolazioni non hanno nessuna colpa se oggi si trovano ad essere tagliate completamente fuori dal mondo.

È vano, ripeto, sostenere che la ricostruzione non gioverebbe, che quella ferrovia la si potrebbe sostituire con dei servizi automobilistici; è vano sostenere tutto ciò sia — come ho rilevato — per lo stato in cui si trovano le poche strade che collegano quei paesi, ed anche per altre ragioni. Alcune delle più evidenti sono queste: la ferrovia da Archi a Castel di Sangro impiegava tre ore, mentre la corriera ne impiega cinque; il costo del trasporto ferroviario è indubbiamente più economico di quello della corriera; il trasporto ferroviario offre più comodità, ed in-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

fine il servizio delle merci può esplicarsi su scala illimitata ed è più sicuro. In tutta una zona distrutta dalla guerra, in cui si ricostruiscono dai privati e dagli enti pubblici le case e gli edifici in genere, come potete voi sostituire, specie per la fornitura dei materiali, l'enorme vantaggio che vi dà il trasporto in ferrovia con i pochi vantaggi — scontati a prezzi altissimi — che vi dà l'uso di una linea automobilistica?

Quindi, sotto tutti gli aspetti, quella ferrovia distrutta dalla guerra deve essere ricostruita. Voi non potete sottrarvi a questo preciso obbligo, che è anche morale oltre che economico e sociale.

Un altro problema concerne la ricostruzione della ferrovia Sulmona-Vairano-Caianello, pure essa distrutta dalla guerra. A quanto pare, l'opera di ricostruzione delle ferrovie distrutte dalla guerra ha proceduto alacremente in tutte le zone d'Italia; ma nella mia regione, non so perché, quest'opera è stata solo iniziata. Non meritano forse quelle popolazioni, che tanto hanno sofferto per la guerra e che sono tanto sobrie, tanto laboriose e soprattutto tanto silenziose, non meritano forse che si proceda nei loro confronti ad un'opera di così evidente, ovvia, umana giustizia?

Per quanto riguarda la ferrovia Vairano-Caianello, vi do atto che è stato ricostruito il tratto fino a Roccaraso (tratto Sulmona-Roccaraso), ma l'altro tratto non è stato ancora ricostruito. La ricostruzione di questa linea è pure essa della massima importanza anche perché — come ho avuto occasione di ricordare attraverso questi precedenti parlamentari — si è voluto subordinare la ricostruzione della Archi-Castel di Sangro proprio alla ricostruzione della Sulmona-Vairano-Caianello, per quanto si fosse benissimo potuto, e si potesse ancora oggi, far procedere contemporaneamente le due rispettive costruzioni.

Un'altra ferrovia, distrutta ugualmente a causa degli eventi bellici e che è stata ricostruita a tutt'oggi solo in parte (non so come si possa seguire un criterio di ricostruzione a spizzico, a brevi tratti, « a tozzi e bocconi » lasciando altre opere di una stessa linea ancora in sospenso), è la ferrovia Avezzano-Sora. La ricostruzione è stata fatta per il tratto Roccasecca-Sora ma non per il tratto Avezzano-Sora. Questa ferrovia collegava tutti i comuni della Valle Roveto, zona economicamente depressa, che fa paura per la miseria e per la disoccupazione che vi imperversano, per lo stato di arretratezza in cui si trovano

quelle popolazioni. Oggi questi comuni sono serviti dalla solita corriera, ma i prezzi dei trasporti sono enormi.

Quando si ricostruirà anche questo tratto di ferrovia distrutta dalla guerra? È inutile che vi dica che nel corso della propaganda elettorale non c'è stato nessun oratore il quale non si sia presentato ad annunciare che la ricostruzione poteva e doveva considerarsi come un fatto compiuto. Ma nella realtà, come è sempre accaduto, queste promesse fatte da uomini del vostro partito e da membri del vostro Governo sono rimaste semplici promesse, pure e semplici verbali assicurazioni demagogiche, salvo poi ad essere rinnovate alla vigilia di un'altra consultazione elettorale, di un'altra occasione più o meno propizia. Ma chi più a quelle promesse crede e crederà in avvenire?

Ora mi permetto intrattenervi brevemente su un altro problema che va al di là dei confini della mia regione estendendosi più a nord e più a sud di essa: la realizzazione cioè del completamento del doppio binario della ferrovia Bologna-Lecce nei tronchi cioè Ancona-Foggia e Bari-Lecce, con la elettrificazione completa della linea. A tale proposito, onorevole ministro, ho anche la possibilità di citare dei precedenti. Si era letto da me e da altri colleghi sul *Giornale del Mezzogiorno* che i fondi stanziati per la elettrificazione di questa linea e per il completamento del doppio binario erano stati stornati per opere di miglioramento delle ferrovie dello Stato nell'Italia centro-settentrionale, in occasione dell'anno santo.

L'onorevole Semeraro, io ed altri colleghi pugliesi presentammo allora una interrogazione al ministro per sapere se rispondesse a verità quella notizia. L'onorevole Mattarella nella seduta del 4 marzo 1950 mi rispondeva con queste precise parole: « La notizia di cui è cenno nella interrogazione è destituita di fondamento. Nessuno storno di stanziamenti è stato eseguito per compiere, in occasione dell'anno santo, opere ferroviarie nell'Italia centro-settentrionale. La costruzione del doppio binario e la elettrificazione della Ancona-Foggia, opere necessarie per il potenziamento della linea e l'accelerazione dei trasporti, saranno eseguite per fasi, non appena saranno a disposizione i fondi all'uopo necessari ». Ed io naturalmente mi dichiarai pienamente soddisfatto di questa risposta. Senonché nulla offri la realtà, nella maniera più assoluta, onde io con la mia tenacia di abruzzese tornai alla carica con un'altra interrogazione, dopo un certo tempo, allo stesso ministro dei tra-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

sporti per sapere qualche cosa in riferimento a questo problema. E lo stesso onorevole Mattarella mi ha dato questa risposta nella seduta del 26 gennaio 1951: « L'attuale situazione del bilancio delle ferrovie che ha costretto a sospendere e rinviare il ripristino di alcune linee e di alcuni doppi binari, ancora fuori esercizio per fatti di guerra, non può a maggior ragione consentire per il momento l'inizio di nuovi impianti ad incremento della consistenza patrimoniale prebellica, quale il raddoppio e l'elettrificazione della linea Ancona-Foggia, né risulta possibile far previsioni sulla possibilità e sulle date di inizio di tali provvedimenti, perché sono subordinati alla entità e alla distribuzione nel tempo dei finanziamenti che l'amministrazione finanziaria potrà ottenere, nonché ai programmi che con essi sarà possibile attuare nei confronti delle varie esigenze da soddisfare ».

Quella volta non potei, naturalmente, dichiararmi soddisfatto, e fui anzi costretto a richiamare l'onorevole Mattarella al testo preciso, integrale di quella sua dichiarazione fatta in risposta alla precedente mia interrogazione. Se, infatti, l'onorevole sottosegretario aveva smentita la notizia che quei fondi stanziati per quell'opera fossero stati stornati, fossero stati distratti per altro uso, vuol dire evidentemente che quei fondi esistevano. Come, dunque, poterono poi quei fondi non esserci più? L'onorevole Mattarella non fu in grado di rispondermi su questo punto; e spero che una precisa risposta mi venga ora dall'onorevole ministro. Sull'argomento, del resto, interverranno anche altri miei colleghi, tra cui l'onorevole Semeraro.

Altro problema (sono tutte questioni, come vedete, che riguardano la mia regione e che io ho il dovere di prospettare, pur essendome occupato già in precedenza, per chiedere che vengano risolti o quanto meno avviati al più presto a soluzione) è quella del completamento dell'elettrificazione della Roma-Pescara. Voi sapete che quella linea è elettrificata soltanto da Roma a Sulmona; da Sulmona a Pescara, non si sa perché, l'elettrificazione non è stata ancora fatta. Non credo che occorran spese enormi per completare quest'opera né posso tacere circa l'inconveniente cui siamo soggetti tutti noi viaggiatori di quella linea, quello cioè di dover fare, alla stazione di Sulmona, il transbordo dall'elettrotreno al treno a vapore o all'automotrice. Ora questo inconveniente, lamentato — ripeto — da tutti i viaggiatori, può essere eliminato senza che l'amministrazione ferroviaria precipiti nel fallimento, completando la elettrificazione che, sotto tanti

aspetti, è di somma utilità e doveva essere attuata da molti anni.

Altra questione della massima importanza di cui già altre volte mi sono occupato (onde anche per la sua, brevissima, trattazione mi sono documentato) è quello dello spostamento degli impianti ferroviari di Pescara. Vi sono dei precedenti, costituiti da una interrogazione che presentai il 31 gennaio 1948 al ministro Corbellini. Questi mi diede una risposta che tranquillizzava la popolazione di Pescara, giacché dichiarò che erano allo studio diversi progetti, e che, comunque, alla sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara il Ministero sarebbe addivenuto al più presto. Concludeva, la risposta del ministro, in questi termini: « Come l'onorevole interrogante rileverà, lo studio è ormai definito nelle sue linee tecniche e sarà seguito e completato con ogni sollecitudine cercando di contemperare le esigenze ferroviarie con quelle altrettanto importanti della città ».

Ma non se n'è fatto nulla fino ad oggi!

E guardate che la situazione ferroviaria di Pescara è della massima importanza. Lo sviluppo della città di Pescara è prevalentemente longitudinale; sono 6 chilometri di lunghezza con una profondità di soli 700 metri. La città è rimasta addirittura soffocata dalla ferrovia e non può svilupparsi in alcun modo perché è attraversata dai binari proprio nel suo centro e per una lunghezza di vari chilometri.

È inoltre da considerare che esistono soltanto due passaggi a livello (ed altri non ve ne possono essere) che rimangono chiusi complessivamente per circa dieci ore sulle 24, cosicché il traffico, che è imponente, rimane paralizzato sia sulla linea adriatica, sia sulla Tiburtina-Valeria che congiunge a Roma.

Il problema è stato studiato da organi competenti e da tecnici della città di Pescara, del consiglio comunale, del consiglio provinciale, delle stesse ferrovie, dei sindacati, della camera di commercio, ecc. Ma il ministro non ha fatto nulla, nonostante tutte le assicurazioni formali, impegnative, date in ogni occasione specie nel corso delle varie campagne elettorali in cui si è dato fiato a tutte le trombe della propaganda divulgandosi la certezza che il Governo non avrebbe nella maniera più assoluta trascurato il problema stesso e che lo avrebbe avviato a soluzione con la massima sollecitudine. Ma nulla si è fatto neanche in questo campo; e pertanto non ci si può lamentare se tutte le popolazioni di Abruzzo abbiano oggi completa sfiducia nell'opera del Governo, perché sono state deluse nelle loro aspettative e speranze e in tutte le

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

loro istanze, in una parola, ingannate e turpinate!

Un ultimo problema, di dettaglio, è quello che riguarda una cooperativa di ferrovieri della città di Pescara: la cooperativa « Casa nostra », sorta nel 1920 e che ha chiesto inutilmente da anni dei finanziamenti per la costruzione di alloggi per i suoi soci, senza riuscire mai ad avere un centesimo. Si pensi però che in altre città si sono ottenuti finanziamenti anche ingenti. Si pensi altresì che questa cooperativa ha anche il suolo, una bell'area acquistata da tempo per tali costruzioni.

Ultimamente ha chiesto di partecipare alla distribuzione dello stanziamento di 800 milioni per costruire case deliberato per le cooperative, ma questa sua richiesta, come tutte le altre precedenti, non è stata accolta. E si noti che Ancona ha 521 appartamenti per 2.563 impiegati, Foligno ha 175 appartamenti per 915 impiegati, la mia Ortona ha 12 appartamenti per 61 impiegati, mentre Pescara ha solo 35 appartamenti per 1100 impiegati.

Orbene, si dia finalmente a questa cooperativa la possibilità di costruire le case per i propri iscritti! È un suo diritto!

Non si deve dimenticare che Pescara ha subito anch'essa gravi danni per effetto degli eventi bellici, né va dimenticato che la città di Pescara ha dato e dà all'erario 3 miliardi all'anno di entrata complessiva!

Concludendo, io chiedo che vogliate accogliere l'ordine del giorno che presenterò perché si addivenga alla sollecita soluzione di questi problemi che interessano la mia terra d'Abruzzo, e vi guidi la considerazione, signori del Governo, che voi avete — lo ripeto ancora una volta — l'obbligo sacrosanto di ricostruire ciò che la guerra ha distrutto. Voi avete l'obbligo sociale, e soprattutto morale, di soddisfare le giuste e legittime richieste ed esigenze delle popolazioni d'Abruzzo che sono state martirizzate dalla guerra!

Io mi auguro che tutti questi problemi non saranno da voi ancora una volta accantonati e trascurati. Mi auguro che, quanto meno, vogliate avviarli a soluzione senza ulteriori indugi, con il preciso proposito di sostituire finalmente i fatti alle parole!

Farete, in questo caso, soprattutto una opera di giustizia e, per quanto concerne la ricostruzione della ferrovia Ortona città-Ortona marina, farete il vostro dovere ottemperando a quello che è l'obbligo della legge, legge che non è stata abrogata; legge che è ancora in vigore, legge che nessun organo superiore dei lavori pubblici, nessun consiglio

superiore od altro organo tecnico potrà cancellare, legge della Repubblica che voi per primi avete l'obbligo di osservare! (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

SAMMARTINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo dunque in tema di ricostruzione ferroviaria. Altri certamente discuterà in quest'aula problemi di ammodernamento, altri avrà la gioia di invocare elettrificazione e costruzioni nuove. A noi non è dato ancora di sognare nulla di tanto: troppe ferite abbiamo ancora da risanare sul poco che avevamo, prima di poter chiedere cose nuove!

È senza dubbio titolo d'onore per l'Italia la ricostruzione della rete ferroviaria distrutta dalla guerra. I dati a nostra disposizione dimostrano che la ricostruzione stessa ha proceduto finora a tempo di primato.

Nego però che il programma di utilizzo dei fondi stanziati per la ricostruzione sia stato sempre seguito, come sarebbe stato logico, desiderabile ed umano, sulla base del grado di utilità e di necessità delle opere.

Se il criterio della necessità non si fosse lasciato spesso sopraffare da quello della utilità, e questo fosse stato valutato con occhio limpido ed obiettivo, noi, rappresentanti di popolazioni tra le più martoriate d'Italia, non staremmo a trattare, per l'ennesima volta qui, il tema della ricostruzione di una ferrovia, che per noi era tutto: parlo della Sulmona-Isernia-Vairano.

È utile questa ferrovia? Ma a chi utile? Al bilancio dello Stato? A qualche più o meno grossa società o a qualche istituto di trasporti? La domanda non interessa, non perdo tempo neanche a pormela. La risposta, invece, interessa ed è una sola, è la sola che interessa e che importa: quella ferrovia è utile alle popolazioni dell'Abruzzo e del Molise ed è necessaria alla loro vita, alla loro rinascita dalla tragedia che parve averle annientate, distruggendo tutto sulle montagne del Volturno e del Sangro.

Era la più alta ferrovia dell'Appennino, valicava la zona più impervia d'Italia, serviva popolazioni tra le più oneste, le più pacifiche, le più patriottiche. E costituiva l'arteria sulla quale confluivano la Pescara-Chieti-Sulmona, l'Aquila-Sulmona-Roma, l'Avezzano-Sulmona, la Roma-Cassino-Vairano, la Napoli-Caserta-Vairano, la sangritana, la tramvia elettrica Agnone-Pescocostanzo, la Campobasso-Isernia, la Benevento-Campobasso, la statale Marsicana, la Appulo-Sannitica.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

Detto questo, che altro occorrerebbe aggiungere per imporre all'attenzione della Camera la importanza che per noi aveva ed avrà la ferrovia di cui parlo, ammesso, ma non concesso, che siamo ancora sul terreno ipotetico? Potrei dunque esimermi dal decantare la misura della necessità, il grado della utilità della stessa ferrovia e descrivere tutto il malessere, sia economico che morale, che incombe sulle popolazioni che se la vedono ancora mancare. Ma non sarà inutile riparlare.

Subito dopo la guerra fu sentenziato essere questa linea di interesse esclusivamente locale, sostituibile, come tale, con linee automobilistiche. Solo più tardi, in grazia di convegni, incontri, memorie, interventi parlamentari, ne fu iniziata la ricostruzione. Fu allora fortunatamente superato il principio nel nome del quale la si voleva considerare uccisa per sempre. Ne sono stati infatti ricostruiti completamente due tronchi: quello che da Sulmona conduce a Roccaraso e l'altro che da Carpinone va ad Isernia. Resta da completarsi la ricostruzione del tronco Isernia-Vairano e dar mano alla ricostruzione del tronco Carpinone-Roccaraso.

Con lettera 18 luglio 1951, che seguiva ad un colloquio del 13 dello stesso mese, l'onorevole Campilli, allora ministro *ad interim* dei trasporti, si diceva lieto di comunicarmi che « il ripristino della linea Sulmona-Isernia-Vairano, per quanto concerne il tronco Isernia-Vairano, sarà proseguito nel corrente esercizio finanziario per essere portato a compimento entro il 1° semestre del 1952 ».

Le cose, invece, stanno a questo punto: i lavori sull'importante viadotto Santo Spirito, presso Isernia, segnano il passo, gli ulteriori appalti, che l'onorevole Mattarella, sottosegretario per i trasporti e presidente del consiglio di amministrazione delle ferrovie, ci annunciava prossimi, con telegramma del 21 marzo 1951, confermati da analogo telegramma della Presidenza del Consiglio dei ministri, non hanno avuto luogo, mentre il materiale di armamento giace alla stazione di Vairano-Caianello, con l'augurio che non ne venga dislocato, come già avvenne alla fine di ottobre 1950, su altre linee e per altre regioni (e si sente, intanto, dire sotto voce che, per dare il via alla posa in opera dei materiali, si attende che vengano reperiti i fondi!). Tutto questo materiale rotabile — faccio osservare — giunto sul piazzale di quella stazione, avrebbe potuto essere gradualmente scaricato sulla linea man mano ricostruita, con quale economia di tempo e di danaro si può immaginare, quando invece

dovrà essere caricato di nuovo e di nuovo scaricato a destinazione. Non è certo il sistema più economico né il più tempestivo, oggetto di critica consapevole persino da parte del personale ferroviario, che osserva e giudica.

Questo il punto dei lavori sul tronco ferroviario Isernia-Vairano, il cui completamento, di tale passo, non potrà assolutamente verificarsi nel 1° semestre 1952, come il ministro Campilli aveva ritenuto sua letizia comunicarmi. Sarà così un nuovo impegno clamorosamente mancato nei confronti delle nostre popolazioni, tale e quale come l'altro del ministro Corbellini che, nella seduta del 29 ottobre 1949, accettando un ordine del giorno, presentato insieme con gli onorevoli Camposarcuno e Sedati, credette di poter annunciare completa per l'anno santo la ricostruzione dell'intera linea Sulmona-Isernia-Vairano.

La nostra comprensione per necessità superiori di carattere più squisitamente nazionale ci aveva disposti ad attendere e, di conseguenza, a lasciare in attesa fiduciosa le popolazioni che con noi la invocavano. Ci si era detto allora che bisognava, prima di tutto, ricostruire i ponti ferroviari sul Po: ragione di primo piano, senza dubbio. Così attendemmo ed esortammo ad attendere. Ma la ricostruzione ferroviaria nella penisola procedeva in maniera sempre indiscriminata. Questo ci offendeva, questo, onorevole colleghi, ci offende. Si sono ricostruite, subito dopo la guerra, ferrovie che non ho paura di chiamare inutili, ferrovie che proprio vantaggiosamente avrebbero potuto essere sostituite con linee automobilistiche.

E quando era, per altro, avvenuto l'auspicato varo dei ponti padani, l'amministrazione ferroviaria ha cominciato a regolarsi con prudenza, quasi con castigatezza, come quel padre di numerosa famiglia che metta giudizio costringendo alla lesina i nati, non per colpa loro, ultimi, dopo aver sciupato prodigialità con i primi! Cosicché, nel caso nostro, inutili stagioni sono passate sulle macerie che da Venafro vanno ad Isernia ed oltre Castel di Sangro, ma stagioni non certamente avere per altre regioni d'Italia, se è vero che stanziamenti ben più generosi di quanto non siano i tre miliardi e seicento milioni dell'esercizio finanziario 1951-52 si erano avuti ed abbiamo approvati per la ricostruzione ferroviaria negli esercizi finanziari decorsi. Eccovi le cifre, che leggiamo nella relazione al presente bilancio: lire 85 miliardi nel 1946-47, lire 76 miliardi nell'esercizio 1947-48, lire 97 miliardi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

nell'esercizio 1948-49, lire 77 miliardi nell'esercizio 1949-50, lire 86 miliardi nell'esercizio 1950-51. Entro questi ultimi sono rientrati i poveri 164 milioni stanziati per il completamento del viadotto Santo Spirito sulla nostra ferrovia. In quali zone, dunque, d'Italia sono stati profusi i 400 miliardi complessivamente approvati dal Parlamento negli ultimi cinque anni?

Avevamo, sì, accettato, sebbene con manifesto disappunto delle popolazioni della montagna, il criterio che si raccordasse subito la linea Campobasso-Isernia con la Isernia-Vairano, onde consentire almeno e quanto prima possibile al capoluogo ed a vaste zone del Molise di raggiungere la capitale per la via ferroviaria più breve e più naturale, ma non era nei voti che altre stagioni corressero inutili sui morti binari dell'intera linea!

Occorre perciò sapere e sapere chiaramente: primo, perché i lavori sulla Isernia-Vairano non procedono con l'auspicato ritmo; secondo, perché gli ulteriori appalti di lavori, annunciati, non siano stati, fino a questo momento, esperiti e, finalmente, quando si intende porre mano alla ricostruzione del rimanente tronco che da Carpinone sale, tra S. Pietro Avellana e Capracotta, fino a Roccaraso, tronco indispensabile alla parte più povera, la più disastrosa, la più tormentata di tutto l'Abruzzo e di tutto il Molise. Là la guerra ha lasciato intere popolazioni senza casa, perché interi paesi furono rasi al suolo e la loro ricostruzione, anche nel campo della edilizia più modesta possibile, procede lenta e niente affatto soddisfacente. È la zona dove d'inverno la neve erge una barriera col resto del mondo, dove, per esempio, nell'invernata ultima, le autocorriere provenienti dalla pianura, il 16 gennaio ed alla fine di febbraio, furono costrette ad arrendersi alla bufera e le popolazioni di Sessano, di Pescocostanzo, di Carovilli dovettero assistere ad autentiche operazioni di salvataggio dei viaggiatori che altrimenti sarebbero rimasti vittime di una tragedia sinistramente siberiana! Peccato, proprio peccato, che tra quei passeggeri non si sia trovato alcuno di quei fanatici sostenitori dell'automobilismo ad oltranza o qualcuno di quei tecnici ministeriali che vedono camionabili a tavolino e che, intorno ai tavoli, presero di sentenziare «sostituibile con l'automobile» la distrutta ferrovia Sulmona-Vairano! (*Si ride*).

Si faranno certamente le camionabili, onorevoli colleghi, si lanceranno certamente le grandi autostrade, ma non solcheranno i miei monti! Traforerete il monte Bianco,

signori del Governo (e me lo auguro, affinché i popoli più si avvicinino e meglio si comprendano), ma non farete una sola rotabile — ve lo giuro — che si accosti al Matese od alle Mainarde, al monte Capraro, alla Maiella o al Gran Sasso! Nessun Governo mai penserà di porre anche solo allo studio un simile problema. Questo è certo.

Restituiteci dunque la ferrovia! Il resto è poesia, è sogno!

L'esperienza con l'automobile l'abbiamo fatta: è negativa. L'automobile circola a suo agio sulla Cassia, sulla Casilina, sull'Appia Nuova, sulla Flaminia, sulla Salaria, sulla Aurelia, sì e no sulla Tiburtina, ma non sulle povere strade delle nostre province, dove ad ogni curva ti geli di brivido e ad ogni incontro di due automezzi ti resta solo da raccomandarti l'anima al Creatore. Sono strade sulle quali, dopo sette anni dalla fine del dramma sanguinoso, abbiamo ancora da ricostruire decine di ponti e dove persino la Cassa per il Mezzogiorno si è vista paralizzare il proprio programma di sistemazioni stradali proprio per la enorme quantità di danni bellici ivi tuttora esistenti.

Restituiteci la ferrovia! Essa era il sangue della nostra economia. È stato errore non averla ricostruita prima d'ora.

Si è mai pensato dai responsabili della ricostruzione ferroviaria nell'Italia del dopoguerra quanti miliardi di meno sarebbe costata la stessa ricostruzione edilizia di Isernia, di Castel di Sangro, di Capracotta, di San Pietro Avellana, di Pescopennataro e di tutti i disgraziati centri della vallata del Sangro e del Volturno se quelle popolazioni avessero potuto servirsi della ferrovia, piuttosto che degli automezzi pubblici e privati, per il trasporto dei materiali? Bisognava, subito dopo il disastro, guardare essenzialmente al fine di facilitare la ricostruzione dei centri abitati distrutti, restituendo anzitutto il mezzo ferroviario che meglio avrebbe potuto dar mano robusta alla ripresa materiale e morale delle popolazioni più provate dalla guerra. Bisognava predisporre il programma di ricostruzione, seguendo però una graduatoria di necessità. Questo non si è fatto.

Si tratta ora, dunque, di riparare, oltre tutto, un errore. Lo si ripari. Si compia questo atto di giustizia verso popolazioni che, silenziosamente, senza avere avuto l'onore mai né di grossi titoli, né di solenni riconoscimenti, hanno compiuto sempre eroismi che restano tanto più puri quanto più sono passati nascosti ed ignorati; gente che sente la

DISCUSSIONI. — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

patria e la sente come una religione ma che vuol sentirsi finalmente parte di questa grande famiglia che è l'Italia.

Da altri settori della Camera, come già al Senato nel giugno scorso, da altri colleghi di più fortunate regioni si chiedono innovazioni, si proporranno aggiornamenti tecnici, coordinamenti del traffico. È bello, è utile, è necessario chiedere e costruire, ammodernare, coordinare. Io pure e, penso, numerosi colleghi, abbiamo un problema ferroviario molto importante da affrontare e da risolvere, ma lo teniamo, per il momento, *in pectore*, perché serietà così ci consiglia e vuole, perché sapremmo di fare oziosa demagogia se venissimo oggi ad impostare problemi nuovi, quando abbiamo insoluto questo, unico, grande, indeclinabile nostro problema della ricostruzione.

Perciò dichiaro fin da ora che, in sede di ordini del giorno, non voterò contro gli ordini del giorno che invocano raddoppi di binari ed elettrificazioni, ma mi asterrò dal votarli, perché mi si lasci solamente piangere sulla mancata ricostruzione della più grande attrezzatura ferroviaria, l'unica che nella mia regione avevamo. È necessario, sì, attuare ammodernamenti ed elettrificazioni e, su questo tema anche noi dell'Abruzzo e del Molise abbiamo qualcosa da chiedere; ma dirò, come l'onorevole relatore nella sua esposizione così minuta, così elaborata e chiara, che « non possono lasciarsi incomplete le opere di cui sia stata iniziata la ricostruzione ».

Della Sulmona-Vairano, due tronchi, ho già detto, sono completi, uno è in fase di completamento, l'ultimo resta da costruirsi radicalmente: il tronco Carpinone-Roccaraso che se, dando inizio ai lavori dalla stazione di Carpinone, raggiungesse intanto la stazione di Carovilli, per un tratto cioè privo di opere murarie di rilievo, metteremmo già tutto l'Agnonese e l'Alto Vastese in grado di venire collegati alla ferrovia per le direzioni abituali di Campobasso, capoluogo del Molise, di Isernia, centro di importanti uffici tecnici, giudiziari e finanziari, nonché naturalmente della Campania e del Lazio.

Questi voti, onorevole ministro, non sono patetiche note destinate a riempire qualche pagina dei resoconti parlamentari e poi soccombere sotto i « ma » e i « se » del direttore generale dei trasporti, che la sera del 15 febbraio ultimo faceva disdire dal ministro D'Aragona certi impegni che egli — il direttore generale — aveva assunto appena la sera innanzi con tutti i parlamentari del Molise, con molti dell'Abruzzo, cui si erano uniti quella sera i

sindaci autorevolissimi dei maggiori centri interessati: il sindaco di Isernia, di Agnone, di Castel di Sangro, di Venafro, di Pescocostanzo.

A lei, che solo da qualche mese ha assunto la direzione del dicastero dei trasporti, ma che è già da tempo uomo di Governo, vorrei dare stasera un suggerimento: su certi problemi ascolti più il Parlamento che la burocrazia. L'onorevole relatore ha scritto molto opportunamente che « la discussione dei bilanci ha lo scopo di portare all'attenzione del paese ed all'esame del Parlamento i più vitali problemi sociali, economici e politici, che devono essere tenuti presenti dal potere esecutivo ed impegnarlo alla soluzione in conformità delle direttive precise segnate dalle due Camere ». Se non fosse così, la nostra presenza in quest'aula si ridurrebbe a vana coreografia!

Noi, non i funzionari, sia pure autorevoli e fattivi, del suo Ministero, viviamo la vita delle popolazioni che qui abbiamo l'onore di rappresentare; noi ne conosciamo i bisogni vitali, noi, non i suoi funzionari, sappiamo che per raggiungere Roma o Napoli in autocorriera occorrono sette, otto e dieci ore, quando tutto va bene, laddove, se avessimo il treno che avevamo, con i mezzi, s'intende, della più moderna tecnica ferroviaria, quel percorso verrebbe coperto in sole tre o quattro ore. E lascio alla intelligenza dei colleghi che mi ascoltano immaginare in quali condizioni fisiche si arrivi dopo intere giornate passate sulle autocorriere! Lo sa bene chi, come me, sia costretto settimanalmente a percorrere in autolinea 260 chilometri di strada: otto ore! Ma da Milano... si giunge a Roma in meno di sette ore e sento dire che si vogliono approntare i fondi per accorciare di un quarto d'ora il tempo di tale percorso!

Ecco perché si dice laggiù, tra la gente oscura delle nostre montagne, che al di qua sia un'altra Italia più fortunata, più vegliata, meglio considerata. Si aggiunge che ogni amministrazione in genere — e quella ferroviaria in ispecie — diventano avare, parsimoniose non appena si tratti di stanziare fondi per risanare le ferite, le piaghe delle regioni che vanno dall'Abruzzo in giù dove, sempre per restare sul tema ferroviario, si lasciano al lume di petrolio le stazioni ferroviarie e, se si invoca la illuminazione elettrica — vale a dire il segno elementare del tempo civile — si pretende l'incredibile: il contributo del comune alla spesa.

Per queste ragioni, onorevole ministro, debbo augurarmi che questa volta ella ascolterà soltanto la voce di chi ha l'onore di rap-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

presentare in Parlamento le popolazioni che ci vollero dare un mandato specifico, indeclinabile, che costituisce l'unico motivo della nostra presenza in quest'aula. Sono voci e voti, convalidati da parlamentari delle due regioni che fanno eco, del resto a tutti gli interventi che si sono seguiti, dalla Costituente al Senato ed alla Camera, sul tema della ricostruzione della linea Sulmona, Vairano; sono la estrinsecazione del convegno del 26 settembre 1949 in Castel di Sangro, del convegno del settembre 1950 in Campobasso alla presenza del ministro Spataro, del convegno del 16 dicembre 1950 in Pescocostanzo: assise di uomini responsabili e di folle che affidavano a noi di portare fino al Governo la loro voce e le loro necessità. La ricostruzione della ferrovia è una di queste necessità, è un dovere morale che ci siamo assunti e che il Governo ha l'obbligo di adempiere, in qualunque modo, ma di adempierlo.

Nella mia pesante cartella che porta il titolo, finora mesto, della ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano, ho centinaia di telegrammi — eccoli — che sono una invocazione multanime, lancinante, lacerante. È giustizia che chiede tutta una gente, non un circolo, non una contrada, non un partito. Non vi sono partiti di fronte a questo problema, ci sentiamo, di fronte ad esso, soltanto cittadini di terre afflitte da decenni di abbandono, montanari delle più impervie contrade d'Italia, deserto ferroviario e stradale e non c'è ideologia che possa dividerci su questo tema, ché la ferrovia, nata nel 1897, a scopo — è detto nella relazione parlamentare che ne accompagnò la legge creativa, illustrata da parlamentari insigni della mia terra — anche strategico militare, essendo essa l'unica ferrovia spinale interna, che unisce per via breve la sponda tirrenica a quella adriatica; questa ferrovia è patrimonio, oltre tutto, morale delle nostre popolazioni, alle quali urge dare una buona volta, senza mezzi termini, senza sottintesi, senza più proposizioni ipotetiche, tranquillità e lavoro, tranquillità nel lavoro. Non v'è mai stata, forse, gente più silenziosa e paziente della nostra, gente a cui ripugna il costume della rivolta e della violenza, gente che però sente questo problema e lo vive in uno stato di permanente agitazione. E certi problemi, onorevole ministro, è bene risolverli prima che tocchino la fase acuta. Prevenire, non reprimere, diceva un santo, che fu banditore di questo sistema nel campo pedagogico. Ma è un sistema che sta a proposito anche sul piano sociale e politico. Preveniamo!

Le popolazioni dell'Abruzzo e del Molise attendono di sentire da lei, a conclusione del presente dibattito, una parola chiara, aperta, serena, che ripeta, prima di tutto, l'impegno del Governo a volere la ricostruzione della intera linea, e, quindi, a disporre la effettiva ricostruzione. Non si riduce e non si ferma il problema ad un fatto puramente materiale, per quanto, se esso dovesse essere affrontato anche solo per trovare una fonte di lavoro a lenimento della spaventosa disoccupazione di intere masse operaie, sarebbe già motivo sacro e legittimo. Ma esso è soprattutto problema morale, accompagnato da impegni morali. E vi sono degli impegni morali che non ammettono transazioni.

Ricordo all'onorevole Iervolino, relatore valoroso del presente disegno di legge, la sua visita come ministro nel Molise e gli ricordo la invocazione di tutti i paesi, da Isernia a Sessano, da Civitanova del Sannio a Pescocostanzo, fino ad Agnone, invocazione che ebbe toni commoventissimi nelle espressioni di un venerando pastore di anime, il quale nel salutarlo, gli disse: fate ch'io riveda il treno per queste nostre contrade, prima di morire!

Ve lo chiediamo in nome del martirio silenzioso che nella mia terra segnò, in ogni ora trepida della storia, pagine luminose, che ci danno il diritto di sentirci figli non ultimi, non più diseredati, nella grande famiglia degli italiani. (*Vivi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

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

PINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, mi trovo anch'io a questo annuale appuntamento, più che per un esame analitico e tecnico delle previsioni di spesa — per il quale non ho la competenza necessaria — per denunciare da questa tribuna delle situazioni di fatto, molto incresciose e pressanti, e per vedere se è possibile, in nome dell'interesse collettivo che noi serviamo, intenderci e rimediare.

Ciò non pertanto, prima di entrare nel vivo di questo argomento, non posso esimermi da un fuggevole accenno al bilancio ed al settore di attività, che è al nostro esame. Sorvolo, onorevole ministro, sul fatto che noi ci occupiamo di questo bilancio dei trasporti, penultimo in discussione in questo scorcio di lavori parlamentari, quasi al limite del termine di scadenza dell'esercizio provvisorio, dopo le alterne vicende del suo spostamento nell'ordine dei lavori, e dopo che l'onorevole relatore ci ha fatto piuttosto desiderare la sua notevole relazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

Il rilievo che s'impone subito, esaminando il bilancio dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, è che anche per l'esercizio 1951-52 non solo è previsto il disavanzo, ma esso è di portata ancora maggiore rispetto al precedente. Nell'esercizio 1950-51, infatti, si è registrato un *deficit* preventivo di 16 miliardi e 456 milioni. Quest'anno esso è previsto in 43 miliardi e 197 milioni, con un aumento, quindi, di ben 26 miliardi 741 milioni; più del doppio, perciò. Esso scaturisce dalla differenza fra le spese previste in 214 miliardi e 938 milioni e le entrate previste in 171 miliardi e 740 milioni, contro 204 miliardi e 725 milioni di spese e 188 miliardi e 269 milioni di entrate dell'esercizio decorso.

Vi è, dunque, un ulteriore, innegabile regresso nella previsione delle entrate, che supera di parecchio lo stesso aumento di previsione delle spese. Eppure si parlò di aumento indiscriminato delle tariffe! A suo tempo, il Governo si affrettò ad applicarlo drasticamente, sbandierandolo anzi come il rimedio sovrano che avrebbe sanato ogni cosa. Malgrado, d'altra parte, proprio l'anno scorso da questi banchi fosse stata acutamente ed ampiamente documentata dal collega Imperiale tutta la infausta portata del vantato rimedio, che fu indicato come peggiore del male. « Si è ricorso all'aumento indiscriminato delle tariffe — cito le parole stesse dell'onorevole Imperiale — senza tener conto del baratro che si spalanca in tal modo dinanzi alle ferrovie e del disagio crescente in cui si pongono larghi strati della popolazione, costretti a servirsi quotidianamente dei mezzi di trasporto ».

Sordi a questo prezioso quanto sincero avvertimento, che veniva dai banchi dell'opposizione, si volle continuare nella via intrapresa. Oggi, ad appena un anno di distanza, quali sono i risultati?

Facciamo per un momento parlare le cifre delle previsioni. Entrate. Prodotti del traffico: esercizio 1950-51, per la voce « viaggiatori » lire 82 miliardi. Esercizio 1951-52 lire 74 miliardi e 700 milioni; differenza in meno, 7 miliardi e 300 milioni. Per la voce « bagagli e cani »: esercizio 1950-51 lire 3 miliardi, esercizio 1951-52 lire 2 miliardi e 500 milioni; differenza in meno 500 milioni. Per la voce « merci a grande velocità »: esercizio 1950-51 lire 10 miliardi, esercizio 1951-52 lire 8 miliardi; differenza in meno due miliardi. Per la voce « merci a piccola velocità »: esercizio 1951-52 lire 80 miliardi; esercizio 1951-52 lire 75 miliardi e 800 milioni; differenza in meno 4 miliardi e 200 milioni. In

totale: da 175 miliardi si è scesi a 161 miliardi con una differenza in meno di 14 miliardi.

La stessa nota preliminare allo stato di previsione del bilancio delle ferrovie, a pagina 26, riferendosi alle note preliminari al bilancio dell'esercizio 1950-51, così si esprime:

« Per quanto concerne le entrate occorre ricordare, anzitutto, che le previsioni si fondarono su due ipotesi, che apparvero in quel momento lecite e attendibili e cioè: a) che il traffico in tutte e tre i settori (dei viaggiatori, bagagli e merci, dopo la contrazione subita in seguito ai due aumenti tariffari, succedutisi a breve distanza di tempo l'uno dall'altro — l'uno nel febbraio 1949, l'altro nel successivo giugno dello stesso anno — potesse riprendersi e riassetarsi nuovamente intorno ai limiti già raggiunti immediatamente in precedenza agli anzidetti aumenti; b) che, in conseguenza, gli aumenti stessi avessero potuto spiegare per intero i loro effetti su di un totale di traffico così ristabilito sulla rotaia.

« Se queste due condizioni si fossero verificate — e nulla doveva ostare alla loro realizzazione, se non la temporanea contrazione del traffico, dovuta a quella naturale reazione del mercato dei trasporti, che normalmente si verifica ad ogni inasprimento dei prezzi di tariffa — i prodotti del traffico avrebbero dovuto consolidarsi intorno ai 175 miliardi. In realtà, l'andamento del traffico dopo la suaccennata contrazione non ha segnato, invece, nel corso dell'esercizio 1949-50, alcun sostanziale miglioramento, sia a causa della concorrenza esercitata dai mezzi stradali, sia per il concorso di altre varie circostanze, connesse anche con la situazione economica generale del paese ».

Non avrei fatto forse questo scarso accenno, se proprio nei giorni scorsi delle notizie di stampa non fossero intervenute ad aumentare le nostre preoccupazioni; notizie, per quanto mi risulta, non smentite. Precisamente, si è pubblicato che il comitato prezzi ha iniziato l'esame della richiesta di aumento delle tariffe ferroviarie, avanzata dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato. La richiesta sarebbe essenzialmente motivata dal rilevante disavanzo dell'azienda ferroviaria, dalla esistenza di tariffe ancora al disotto dei costi di esercizio e dai nuovi oneri per soddisfare le richieste di miglioramenti economici al personale e per la rivalutazione delle pensioni corrisposte agli agenti in quiescenza.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1954

« Cosa ci dice tutto questo? Ci dice che non soltanto si vuole perseverare nell'errore, ma si vuole anzi portarlo alle sue più esasperate conseguenze. Malgrado i risultati catastrofici si insiste, infatti, nell'illusione che lo sbilancio delle ferrovie possa o debba risanarsi con ulteriori aumenti tariffari; e volutamente si ignora quanto è stato proposto da varie parti e che — se applicato — avrebbe già da tempo portato alla sistemazione del bilancio ferroviario. È stato infatti documentato che il *deficit* non si colma aumentando le tariffe, ma — al contrario — riducendo i costi di produzione e di esercizio: con il razionale ammodernamento degli impianti e dei mezzi di esercizio, con l'elettrificazione delle varie linee di comunicazione attualmente prive, con l'eliminare le passività attuali fra cui sono preminenti quelle relative ai servizi ferroviari non pagati. Invece, nulla di tutto questo si progetta, ma addirittura si vogliono rovesciare le posizioni ed eludere responsabilità ricorrendo a dei falsi appigli e ad altrettanto false giustificazioni.

Mi piace riportare sull'argomento le parole stesse con cui il sindacato ferrovieri si è espresso in un comunicato alla stampa all'indomani della notizia: « Il sindacato ferrovieri italiani respinge come insussistente l'affermazione che gli aumenti sono anche giustificati dai miglioramenti concessi al personale, e rileva piuttosto l'aperta contraddizione, fra le innumerevoli affermazioni governative circa il mantenimento e la lotta per il ribasso dell'attuale costo della vita ed il proposto aumento delle tariffe ferroviarie, le quali, concorrendo alla determinazione dei prezzi di tutti i generi di più largo consumo, altro non creerebbero che la reale diminuzione del potere d'acquisto delle masse popolari ». Come in tanti altri casi, è la classe operaia che, assolvendo la sua funzione storica, è all'avanguardia nell'indicare la giusta via per la risoluzione dei problemi.

La verità è, onorevole ministro, che è stata impostata e si continua a perseguire una errata politica dei trasporti, né poteva essere altrimenti nel quadro generale di una politica di guerra, di spese improduttive, di grandi speculazioni, di asservimento ai grandi monopoli. In questa politica bisogna ricercare i motivi per cui si continua ad ignorare volutamente la funzione produttivistica e sociale della ferrovia, la situazione economica e geografica del paese, le condizioni e le caratteristiche della stessa rete.

Per documentarlo, basta avere sott'occhio il semplice indice grafico di un qualunque

orario generale. Guardandolo, si rileva l'infittita ramificazione della rete ferroviaria della pianura padana che si anemizza man mano che si scende verso il meridione e le isole. Questo stesso cammino segue l'elettrificazione ed il doppio binario nei vari compartimenti, mentre il processo inverso noi osserviamo se guardiamo lo sviluppo delle linee a scartamento ridotto. Di queste ultime, infatti, press'a poco i novici decimi si trovano nel sud. Perché questa proporzione non sembri irrealistica, basti pensare che su circa 600 chilometri di ferrovia a scartamento ridotto la Sicilia ne ha 560 chilometri circa, il compartimento di Verona neanche una quarantina (appena un ventesimo). Mentre sui 12 mila e più chilometri di rete a binario unico, vi sono attualmente intorno a 4 mila chilometri di rete a doppio binario distribuiti nel modo seguente: chilometri 2380 circa nell'Italia settentrionale; chilometri 1175 nell'Italia centrale; chilometri 435 nell'Italia meridionale. Più precisamente: il compartimento di Milano ha chilometri 575 di doppio binario, il compartimento di Torino chilometri 407, quelli di Venezia e Verona chilometri 700, quelli di Genova e di Bologna 695 chilometri, quello di Firenze 450, quello di Ancona 94, quello di Roma 636, quello di Napoli 270, quello di Bari 262, quello di Reggio Calabria 2 chilometri, quello di Cagliari nessuno, quello di Palermo nessuno.

Osservo incidentalmente che è opinione diffusa che la motorizzazione, con la sua espansione crescente, abbia supplito e riparato alle deficienze della rete dei trasporti ferroviari. A chi così pensasse, a parte gli altri motivi, è opportuno far notare anzitutto la insufficienza della nostra densità stradale, che è appena un quarto di quella francese. In secondo luogo, la insufficienza dell'indice generale di diffusione degli automezzi.

Noi, in media, avevamo alla fine del 1950 un automezzo per ogni 50 abitanti e un'automobile per ogni 75 abitanti; mentre nello stesso periodo, tralasciando gli Stati Uniti d'America con un automezzo ogni tre abitanti, la Svizzera aveva in media un automezzo ogni 24 abitanti, la Gran Bretagna un automezzo ogni 14 abitanti, la Francia un automezzo ogni 15 abitanti.

Nell'interesse della produzione stessa e dell'economia nazionale, bisogna dunque ridurre i costi rimodernando gli impianti e migliorandone l'efficienza, potenziare il completamento e la funzionalità della rete ferroviaria. Bisogna, come è stato in precedenza osservato, e come l'onorevole relatore stesso opportunamente ribadisce nella sua relazione, armo-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

nizzare i due settori: ferrovia e autotrasporti. Fra le opere più urgenti oltre l'elettrificazione delle principali linee, specie del Mezzogiorno, abbiamo: il rafforzamento e il raddoppio della linea Reggio-Metaponto-Taranto-Bari. L'ho citata per prima, proprio per sottolinearne l'importanza, poiché il suo ammodernamento per l'intero traffico del Mezzogiorno è essenziale. Così pure la costruzione del raccordo Eboli-Calitri, il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria, di questa arteria vitale per il traffico del meridione, così congestionata ed oberata, da determinare periodicamente delle stasi che incidono gravemente sull'economia del paese. L'impianto di una invasatura per le navi-traghetto a Punta Faro, a Messina, ed i relativi raccordi, oppure la costruzione del ponte sullo stretto di Messina.

Non sono un tecnico e non commetterò certamente l'errore di voler presumere di più, in proposito. Sta di fatto però che quelli fra noi che più si sono interessati a questo problema, avranno, così come modestamente ho fatto io, studiato la monografia dell'ingegnere Fausto Masi dal titolo: « Il problema delle comunicazioni tra Sicilia e continente e la costruzione di un ponte sullo stretto di Messina ». Mi rendo conto, onorevole ministro, che il progetto è più di competenza del Ministero dei lavori pubblici che di quello dei trasporti, ma mi permetterà di accennarne poiché si tratta del problema delle comunicazioni attraverso lo stretto di Messina, ed in primo luogo, quindi, del traffico ferroviario. È preferibile allargare l'attuale sistema mediante l'allestimento dell'invasatura a Torre Faro, o risolvere in modo completo e radicale il problema mediante la costruzione del progettato ponte? È, anzitutto, tecnicamente realizzabile la costruzione? Il progetto Masi risponde di sì, e si spinge a dimostrarlo.

Stando così le cose, secondo il mio parere personale, quest'ultima radicale soluzione è da preferirsi, e pertanto mi corre l'obbligo di dichiarare che ho firmato l'ordine del giorno, piuttosto compendioso, che un gruppo numeroso di colleghi ha presentato, perché sono d'accordo su tutti gli altri punti prospettati, ma dissento su questo. Ed ecco brevemente il perché. È evidente che il servizio con gli attuali traghetti comporta una strozzatura del traffico tra la Sicilia e il continente. Qual'è il costo annuo di esercizio? Se le cifre in mio possesso sono esatte, esso è rilevante. Noi avremmo in cifra tonda, per esempio, nell'esercizio 1948-49 un costo totale di eser-

cizio, fra combustibili, manutenzione e spese varie, di ben 640 milioni. La costruzione della progettata invasatura di Torre Faro prevede una spesa, ai costi attuali, di circa 8 miliardi, ed aumenta il volume delle spese annue di esercizio. La costruzione del ponte, quella di 55 miliardi in circa 6 anni, elimina la strozzatura, migliora enormemente le comunicazioni, riduce ad un minimo irrisorio le spese di esercizio, risolve integralmente non soltanto il problema delle comunicazioni sullo stretto, ma pure gli altri problemi inerenti. Per di più, rappresenta una mole enorme di lavoro, poiché, secondo il progettista, al massimo 10 miliardi sull'importo totale di 55 miliardi sono costituiti da materie prime da acquistare all'estero; i residui 45 miliardi sono perciò dovuti a mano d'opera e spese relative. Si può pertanto prevedere l'impiego medio di circa 12 mila operai e tecnici per 6 anni.

Da un collega di parte democristiana è stata recentemente presentata una interrogazione sull'argomento. Il Governo ha risposto con una assicurazione generica, che secondo noi tradisce chiaramente l'intenzione di evadere la questione e di rinviarla *sine die*. In cambio, però, di questa assicurazione evasiva, io ho il rammarico di dovere far rilevare che si è fatta inghiottire a Messina la mancata assegnazione per i lavori di riparazione della nave traghetto *Cariddi*.

Onorevole ministro, nel rivolgerle formale richiesta di una precisazione al riguardo, che ci dica in modo chiaro quale è il pensiero del Governo, io non trovo di meglio che rileggere questo brano conclusivo della monografia: « Il prodigioso sviluppo che sta rapidamente avendo l'economia siciliana e che sarà ancor più rigoglioso allorché fra pochi anni saranno ultimate le centrali termo ed idroelettriche oggi in costruzione, fa presumere che in un futuro assai prossimo le cifre riguardanti il traffico sullo stretto saranno di molto superate. Ed allora gli inconvenienti dell'attuale sistema di comunicazione fra Sicilia e continente, attualmente già gravosi, saranno insostenibili. D'altra parte è noto che ogni nuova via di comunicazione crea il traffico: è un fenomeno troppo conosciuto per fornirne qui la giustificazione e la esemplificazione. Tutto porta perciò a ritenere che il traffico sul ponte salirà a cifre elevatissime ed oggi neppure prevedibili. Il collegamento continuo fra Sicilia e continente sarà ben presto una assoluta necessità ed esso non potrà essere effettuato che a mezzo di un ponte. Quest'opera grandiosa sarà realizzata dai nostri figli o vorrà la nostra generazione, con

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

visione ampia del problema, addossarsi l'onore e l'onere di essa? ».

Questo problema così grande non deve distrarre dal considerare l'importanza delle altre opere in Sicilia: il raddoppio della Messina-Catania-Bicocca e della Messina-Palermo, la costruzione del tronco Burgio-Ribera, il completamento dei tracciati già in esecuzione avanzata, come ad esempio la Giardini-Randazzo-Leonforte; l'ammodernamento ed il passaggio allo Stato della ferrovia circumetnea, oggetto quest'ultima dell'ordine del giorno del collega Di Mauro, che nella di lui assenza faccio mio quale cofirmatario. Sulla costa adriatica il raddoppio della linea Ancona Foggia. L'importo complessivo previsto per tutte queste opere, compreso il ponte sullo stretto di Messina ascenderebbe a circa 235 miliardi. Ripartiti in 10 esercizi, sarebbero meno di 25 miliardi all'anno: una frazione modestissima delle colossali spese annue per il riarmo.

Questo accenno mi ha deviato per un momento dall'assunto iniziale, al quale ritorno senz'altro. E lo faccio, onorevole ministro, con le parole dei diretti interessati, che attraverso questi documenti fanno giungere in questa Assemblea la loro voce. È la voce dei lavoratori facchini e portabagagli della stazione di Messina, ex dipendenti della ditta Impollonia Pione e Renzo iscritti alla « cooperativa portabagagli e istradatori ». È una storia, la loro, di superfruttamento e di oppressione, che si condensa nei seguenti punti. Essi hanno svolto il loro lavoro di trasporto merci e bagagli a mano, costretti con salari di fame ad uno stato di permanente indigenza. Più d'una volta anzi essi hanno dovuto attendere per mesi il pagamento di questi stessi magri compensi. Non hanno potuto reclamare perché sotto l'incubo continuo del licenziamento immediato. La ditta Impollonia Pione e Renzo ha, in passato, omesso ai loro danni perfino il versamento di ben 4 milioni circa di contributi. In seguito ad una ispezione effettuata nel giugno 1950 da parte dell'ispettorato del lavoro di Messina, è risultato che la ditta registrava sul libro paga e dichiarava nelle denunce ai vari istituti assicuratori delle retribuzioni inferiori a quelle reali, allo scopo di sottrarsi, come in effetti è avvenuto, al pagamento dei vari contributi previdenziali ed assistenziali nella giusta misura. Precedentemente all'intervento dell'ispettorato, e precisamente nel settembre 1949, l'istituto di previdenza sociale di Messina effettuò degli accertamenti presso la ditta Impol-

lonia e rilevò una omissione di versamenti di contributi, nei propri confronti, per un ammontare di circa 400 mila lire. In conseguenza, i lavoratori interessati per mesi non hanno potuto ricevere gli assegni familiari. Ora, se non mi sbaglio, onorevole ministro, la ditta Impollonia Pione e Renzo esercita la propria attività nell'ambito dell'amministrazione ferroviaria, quale appaltatrice del servizio di pulizia della stazione di Messina e del servizio di trasporto bagagli a mano nella stazione stessa.

Ed allora, le pare fuori di luogo che i lavoratori ed io le rivolgiamo queste logiche domande: perché, malgrado le accertate illegalità, la ditta ha potuto continuare indisturbata la catena delle sue vessazioni e dei suoi arbitri? Quali influenze o favoritismi sono intervenuti a stendere una rete protettiva di silenzio, che suona complicità? Perché il buon diritto dei lavoratori della cooperativa è stato sempre calpestato, e addirittura è stata boicottata per mesi la loro richiesta, inoltrata ai sensi e termini di legge alla sezione commerciale trazione e movimento del compartimento di Palermo, per essere iscritti all'albo delle ditte appaltatrici e potersi così riscattare assumendo direttamente l'impresa?

A questa un'altra voce di protesta si aggiunge, onorevole ministro: quella degli scaricatori della cooperativa « Santa Cecilia », sempre della stazione di Messina. La situazione che essi denunciano è la seguente: dal mese dello scorso giugno tre capi stazione messi in pensione e che pare rispondano ai nomi dei signori Liotta, Rizzo e Veneziano hanno bloccato e monopolizzato l'appalto dei trasporti a domicilio coi carrelli ferroviari. Ora, noi possiamo renderci conto della loro condizione di pensionati, del loro disagio economico dopo una vita di lavoro, ma non possiamo tollerare che essi vengano ad avere due fonti di guadagno a spese, anzi, a tutte spese degli scaricatori della carovana che, in questo modo, vengono ad essere tagliati, dico tagliati, completamente fuori dalla loro unica possibilità di vita.

Ma la questione non si ferma qui. Perché i suddetti signori sfruttano, a quanto pare, la rete di conoscenze stabilite nei lunghi anni trascorsi in ferrovia, e la cosa degenera nel favoritismo, a tutto danno anche dell'amministrazione delle ferrovie. Ecco come. Essi vengono anzitutto informati molto per tempo dei vagoni in arrivo, quando questi sono ancora a chilometri di distanza, e se ne avvantaggiano preavvertendo le ditte destinatarie.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

Una volta, prima che si determinasse questa situazione, soleva un impiegato leggere apertamente a tutti i presenti, nella sala apposita, i fogli registranti i vagoni in arrivo, in modo che ciascuno potesse avvertire le ditte interessate. Da quando si è instaurato questo monopolio, tutto questo non si è fatto più, anzi si rifiuta categoricamente alla carovana qualsiasi informazione. È superfluo che io insista sull'argomento per illustrare quali siano le conseguenze evidenti.

Inoltre, i cancelli dello scalo « piccola velocità » vengono aperti per la carovana ad un determinato orario, dalle 7 cioè della mattina alle 18 pomeridiane, e questa apertura alle 7 della mattina e questa chiusura alle 18 della sera avvengono puntualmente e scrupolosamente, militarmente addirittura, mentre per i trasportatori a mezzo carrello, per gli impresari che ho testé nominato, i cancelli vengono aperti alle 6 e chiusi dopo le 18, se occorre alle 20, se occorre anche alle 22.

Perché questa disparità di trattamento? Perché i tre capistazione debbono venire a conoscenza dei vagoni in arrivo prima della carovana, che viene in talo modo discredittata? E ancora: i vagoni che vengono scaricati dalla cooperativa « Santa Cecilia » — e qui è direttamente in giuoco l'interesse dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato — vengono in sosta dopo 24 ore dall'avvenuto svincolo, mentre, se si tratta dei signori che ho ricordato ora, il tempo di sosta non viene limitato.

Si verifica, pertanto, che i vagoni scaricati per mezzo del carrello, pur restando giorni e giorni in sosta, non pagano un soldo, mentre quelli che vengono scaricati dalla carovana pagano anche se in sosta rimangono soltanto mezz'ora.

Non è questo un danno — e credo la domanda superflua — per le ferrovie dello Stato? Come risponderà a queste voci, onorevole ministro? Forse con le parole di qualche funzionario che, con la tipica *forma mentis* di alcuni (pochi per fortuna), è fedele al motto « tira a campare »? Forse con le parole di qualche altro, vittima in buona fede delle manovre subdole ed aggiranti, per coprire la triste realtà dei fatti che ho testé denunciati?

I lavoratori interessati attendono di saperlo. E con loro larghi strati della opinione pubblica messinese. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Suspendo la seduta per un'ora.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

(*La seduta, sospesa alle 20.10, è ripresa alle 21.10*).

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

LIZZADRI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, non si può affrontare la discussione sul bilancio dei trasporti senza che sia messo prima di tutto nella sua luce reale il problema verso il quale è rivolta l'attenzione di coloro che si interessano per qualche titolo dei trasporti: il cosiddetto coordinamento strada-rotaia.

Il relatore stesso, del resto, dedica gran parte della sua relazione, sulla cui impostazione generale io mi dichiaro d'accordo, a questo problema. Non mi pare però che ad alcune giuste considerazioni facciano seguito nella relazione altrettanto giuste conclusioni. Credo opportuno anche per questo esprimere il pensiero del mio gruppo su tale importante questione e sul modo come il gruppo socialista vede la sua soluzione.

Questo problema della strada-rotaia fu affrontato con le leggi del 1934-35-39 e risolto soltanto in parte. Oggi è allo studio di una commissione interministeriale insediata nel giugno scorso.

Per quanto dovrà formare oggetto del mio intervento, mi è necessario fare una premessa di carattere strettamente politico, al fine di ridurre poi il problema al suo aspetto tecnico ed economico. Il problema presenta, a mio avviso, due aspetti che rispondono a due diverse interpretazioni. La prima scaturisce da come viene considerato il trasporto nel mondo moderno, la produzione cioè di un servizio pubblico importantissimo e perciò gestito (e spesso gestito male) dallo Stato. L'altra interpretazione invece è quella che attribuisce a questo importante servizio un carattere anche, se non in modo preminente, sociale.

Non vi è dubbio che noi socialisti è da questa seconda impostazione, non soltanto economica ma preminentemente sociale, che prendiamo le mosse per una realistica e organica critica al bilancio dei trasporti, ben sapendo di non trovare consenzienti su questo terreno quanti vedono in un servizio pubblico gestito dallo Stato un costo economico che dovrebbe essere più basso di quello dell'impresa privata. Noi riteniamo invece che l'esercizio dei trasporti deve corrispondere a una maggiore utilità sociale, anche se questa non coincide, come difatti non coincide, con quella strettamente economica in senso capitalistico.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

È chiaro perciò, per noi almeno, che la soluzione sociale del problema dei trasporti corrisponde alla realtà ferroviaria italiana per le grandi possibilità delle ferrovie dello Stato, le quali nel nostro paese ne fanno uno strumento insostituibile e spesso condizionatore dello sviluppo dell'economia e del benessere sociale.

Per queste ragioni il servizio dei trasporti non può che essere gestito dallo Stato. E data l'importanza sempre più rilevante assunta dal trasporto pubblico in questi anni, anche per le finalità extra-economiche che esso soddisfa, si deve ritenere che la sua funzione sociale debba essere consolidata e integrata.

Questa premessa ho creduto necessario di fare, non per ripetere cosa che dovrebbe essere ormai di comune convinzione, ma per rispondere a coloro i quali puntano sui bilanci, che dicono deficitari, dei servizi gestiti dallo Stato per buttarsi all'arrembaggio. Sarebbe facile domandare; se non fosse la collettività a soddisfare le necessità sociali, chi se ne assumerebbe l'onere?

Il problema del coordinamento strada-rotai, come a me risulta impostato dalla commissione interministeriale in materia di concessioni di autoservizi, non tiene conto del lato sociale della questione, per lo meno non ne tiene il dovuto conto, e si preoccupa essenzialmente del lato economico dell'azienda. Che cosa significa, infatti, la sostituzione dell'auto al treno (perché l'auto si è appalesato di più economica utilizzazione) se non il passaggio del trasporto — se non quello esistente, quello da costruire — dello Stato alla privata impresa automobilistica? La verità è che nessuna impresa, come quella gestita dallo Stato, nel campo dei trasporti dispone di un'organizzazione tecnica che offre le migliori garanzie di coordinamento del servizio ferroviario con quello automobilistico. Ma è che lo Stato, anche con il trasporto automobilistico, non potrà trascurare le esigenze extra economiche di tale servizio, cosa che l'impresa privata farebbe solo dietro la concessione di cospicue sovvenzioni, o le abbandonerebbe del tutto.

In Italia vi è una rete stradale di 172.000 chilometri. In moltissime zone esistono centri non collegati con le ferrovie. È qui che gli autoservizi privati debbono trovare le possibilità di estendere il loro traffico e non dove si mettono in concorrenza con le ferrovie.

Lo smantellamento di linee ferroviarie deficitarie o l'integrazione con servizi automobilistici deve trovare soluzione nell'am-

bito della ferrovia. Soltanto così può intendersi il collegamento strada-rotai.

Ricondotto in questi termini, il problema diventa di possibile soluzione anche dal punto di vista economico.

Porsi il problema, invece, in altro senso, e cioè sostituire anche soltanto le linee di Stato oggi deficitarie con autoservizi privati, non significa coordinare strada-rotai. Significa cedere parte dell'azienda all'industria privata.

D'altro canto, fare nelle condizioni attuali un bilancio economico fra il costo della strada e della rotaia, è assurdo e dimostra incompetenza in chi lo fa, se non malafede interessata.

Non vi è possibilità di comparazione dei costi di esercizio dell'impresa pubblica ferroviaria con quelli dell'impresa privata automobilistica. Mentre la prima produce un servizio anche di carattere sociale e lo offre anche là dove il rendimento non remunera il costo, l'altra, come tutte le imprese private, tende, entro le più o meno rigide condizioni di concessione, a conseguire il massimo lucro col minimo sforzo.

È così che dalla diversa natura delle due imprese e dalla conseguente differenza nella finalità, scaturisce una diversa configurazione del costo di esercizio.

Infatti, mentre i costi della pubblica impresa sono gravati dalla quota di servizio sociale, non remunerata nel prezzo (quota che dovrebbe integrarsi con mezzi extra tariffari o in altri modi), quella privata risulta più economica perché non gravata di tutti gli oneri pertinenti l'esercizio automobilistico privato, come la manutenzione delle strade, i passaggi a livello, la vigilanza stradale, spese scarsamente compensate dalla tassa di circolazione.

Una vera e propria comparazione, presuppone la ricerca di uguaglianza di oneri, e finché questa non verrà fatta è inutile parlare di costo di esercizio maggiore dell'uno rispetto all'altro esercizio.

Concludendo su questo punto: se si servono gli interessi della collettività e non quelli privati, dovrà essere ribadita e consolidata la facoltà e la priorità dell'amministrazione ferroviaria di istituire linee automobilistiche in sostituzione o integrazione di quelle ferroviarie.

E poiché siamo in tema di bilancio, non è azzardato affermare che in tal modo il deficit verrebbe ad essere notevolmente ridotto. Anzitutto perché si potrebbero tagliare con tranquillità i rami secchi; in se-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

condo luogo perché, senza rinunciare a fornire servizi anche di carattere sociale, si renderebbero attive linee finora anche fortemente passive.

Su quella che è la parte contingente del bilancio, debbo riferirmi subito al discorso che il senatore Corbellini, allora ministro dei trasporti, tenne al Senato, sul bilancio ferroviario 1949-50. Egli affermò che per arrestare il crescente *deficit* di bilancio, verificatosi malgrado l'aumento del traffico, si era reso necessario adeguare le tariffe ai costi di esercizio. Vi furono infatti i due aumenti tariffari del febbraio e del giugno 1949, che ebbero per risultato la contrazione delle entrate e la caduta del ministro, io credo.

L'onorevole D'Aragona, successore del Ministro Corbellini osservò, nel discorso sul bilancio del 1950-51, che la diminuzione delle entrate seguita all'aumento delle tariffe, era dovuta al trasferimento del traffico di merci ricche, quelle cioè più vantaggiose per le ferrovie, verso le imprese di trasporto automobilistico. Ho ricordato ciò perché se dovesse consolidarsi la tendenza per cui le tariffe debbono adeguarsi al costo, fra poco le ferrovie trasporteranno damigiane vuote, e casse da imballaggio, merci che l'impresa privata rifiuta perché non remunerative e, anche ciò potrà avvenire fino a un certo punto, perché il costo del trasporto sarà certamente superiore al valore della merce stessa.

Non è su questo terreno che bisogna muoversi né su quello semplice di ogni impresa privata della riduzione del personale. I rimedi sono quelli da me accennati dianzi con la gestione delle ferrovie automobilistiche ciò che impedisce al privato di scegliersi il percorso più opportuno, la tariffa più conveniente, il traffico più vantaggioso e, in caso estremo, un fallimento addomesticato. In questi casi, non si tratterebbe più di concorrenza, ma di privilegi concessi ai privati ai danni dello Stato.

Queste considerazioni, io spero, faranno riflettere il ministro e i manipolatori delle tariffe ferroviarie che dal gennaio prossimo dovrebbero subire un ulteriore aumento. Prima di addivenire a simile provvedimento, si consideri che l'aumento, oltre che a ripercuotersi sui prezzi già in movimento e quindi sul potere di acquisto dei lavoratori, annullerà in partenza lo sperato effetto, come è già avvenuto due anni or sono. Tuttavia debbo riconoscere che le cause finora da me prospettate, non costituiscono l'unico motivo del *deficit* del bilancio e che anche altri fattori

concorrono a porre la ferrovia nelle condizioni di disagio in cui si dibatte.

Devo rilevare che gli impianti ferroviari ed il materiale rotabile sono inadeguati alle odierne necessità. L'elettrificazione della rete ferroviaria si è arrestata, mentre, in un paese come il nostro, dove non esistono giacimenti notevoli di combustibile e di carburante, era necessario estenderla al massimo, sia per alleggerire i costi di esercizio, sia per avvicinarsi se non per raggiungere, una relativa autosufficienza nelle materie di consumo. Indubbiamente ciò avrebbe richiesto un ragguardevole investimento di capitali per gli impianti fissi. Capitali che non sarebbe stato difficile reperire se il Governo avesse preso in seria considerazione il piano di lavoro della C.G.I.L.. Laddove, invece, l'elettrificazione si fosse dimostrata troppo onerosa rispetto alle correnti di traffico, mi riferisco in modo particolare alle linee secondarie, si sarebbe potuto, o si potrebbe ricorrere alla trazione *Diesel*, o addirittura ai servizi automobilistici sostitutivi, eserciti dall'amministrazione ferroviaria e non tramite i diversi I.N.T. o G.R.A., che non si sa, o si sa troppo bene, cosa siano. Le ferrovie inglesi e quelle svedesi, per esempio, gestiscono direttamente reti automobilistiche superiori a quelle ferroviarie, estendono la loro attività alla navigazione per mare e ai servizi aerei, realizzando, nell'ambito degli interessi collettivi, il coordinamento indispensabile ai servizi di trasporto e all'economia nazionale. Altre cause del *deficit* del bilancio, sono da ricercarsi nello sperpero del pubblico danaro per spese inutili; sperperi denunziati qui e al Senato ad ogni bilancio. Gli anni passano, i ministri cambiano, ma lo sperpero continua. E ciò è tanto palese che fa sorgere legittimo il dubbio se non siano vere le supposizioni che gli industriali automobilistici abbiano già vinto la loro battaglia.

Una delle più recenti trovate dell'amministrazione ferroviaria è stata quella dell'abolizione del sopraprezzo del 2 per cento sui biglietti venduti dalle agenzie della C.I.T. In conseguenza di ciò, l'amministrazione si è addossato l'onere del 4 per cento, concesso, a titolo di percentuale, alla C.I.T. stessa sui biglietti venduti a prezzo di tariffa. A parte la quota del 4 per cento che in se stessa mi sembra eccessiva, dati gli altri servizi che la C.I.T. svolge; non regge la giustificazione di una forma di contributo che le ferrovie darebbero in questo modo per la pubblicità che questo organismo svolge per le ferrovie dello Stato. Sarebbe molto più semplice e più chiaro, se tale contributo si ritenesse indispen-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

sabile, concederlo sotto forma diretta, con un apposito capitolo, anche per regolarità di amministrazione preventiva.

Ma ciò che mi sembra errato in questa concessione, se non addirittura dannoso, è il permesso di vendita anche da parte della agenzie della C.I.T. ubicate negli stessi saloni delle biglietterie delle stazioni. Portandoci agli estremi limiti di tale concessione, potrà accadere che tutti i passeggeri che lo potranno, siano indotti a ritirare i biglietti dalle agenzie della C.I.T. con un aggravio al bilancio non indifferente e conseguente riduzione del personale.

E ciò senza tener conto della constatata volontà di trasferire, come dirò, servizi propri della amministrazione ad altri enti, sia pubblici che privati.

Non si possono fare calcoli esatti sull'onere derivante da tale concessione. Però, se soltanto un quarto dei biglietti venuti passassero attraverso la C.I.T., l'onere dell'amministrazione ascenderebbe a circa un miliardo.

La « Provvida », che pesa sul bilancio delle ferrovie dello Stato per alcune centinaia di milioni, fu istituita con il preciso scopo di assistere i ferrovieri vendendo generi alimentari di largo consumo a prezzi inferiori a quelli del mercato.

È sicuro il ministro che la « Provvida » assolve a questa opera di assistenza? Comunque non sarebbe il caso di chiedere agli interessati cosa ne pensano di questo organismo? E se gli interessati sono contrari alla sua sopravvivenza, come difatti lo sono, non sarebbe meglio incrementare le numerose cooperative di consumo dei ferrovieri, alleviando l'amministrazione che vi profonde centinaia di milioni? Tanto più che il personale necessario viene reperito fuori dall'azienda e in un modo veramente curioso che, onorevole ministro, voglio segnalare.

Ho qui la copia di una lettera da Firenze del 17 luglio 1951, numero di protocollo 37612. Questa lettera è diretta al capo reparto viveri di Firenze ed è firmata dal capo ufficio centrale Castellani. In essa è scritto: « Preso atto delle difficoltà che la signoria vostra incontra nel cercare un elemento idoneo a cui affidare in appalto, ecc., questa sede centrale nel confermare che la ricerca dovrà essere effettuata anche fra estranei alla nostra amministrazione, reputa opportuno consigliare che per reperire persona disposta ad assumere l'appalto dei nostri impianti sarebbe il caso di rivolgersi alle sedi dei partiti democristiano, repubblicano e liberale (gli amici socialdemo-

cratici, benché apparentati, sono stati esclusi da questo banchetto !...) nonché ai parroci nella cui giurisdizione è sito il distributore viveri da appaltare », ecc.

In tema di sperperi da eliminare non posso passare sotto silenzio il fenomeno dell'« appaltismo » (che va sempre più accentuandosi) di servizi ottimamente resi dall'amministrazione con il proprio personale, e dati, senza giustificazione alcuna, in appalto.

Né posso tacere del cosiddetto « gabinettismo », che è ormai comune a tutta l'amministrazione dello Stato. Quella ferroviaria ha tre « gabinetti », con un numero ingiustificato di segreterie. Si potrebbe affermare che ogni ufficio è un piccolo ministero.

Vi è inoltre la questione dei treni speciali con marcia raccomandata. È proprio necessario, domando, che il direttore generale delle ferrovie dello Stato viaggi sempre con un treno tutto per sé? Ho qui il foglio di marcia di uno di questi treni, partente da Roma per Avezzano. In tutto questo foglio di marcia non si parla altro che di precedenza assoluta su tutti gli altri treni e infatti: « a Bagni di Tivoli precedenza del treno X, a Sulmona altra precedenza, a Marie altra precedenza. Non dovranno aver luogo sull'itinerario di marcia del treno X raccomandato altri treni sulla Avezzano-Sulmona da effettuare domani 27 maggio 1951. Il treno è occupato: dal direttore generale ».

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ve ne è uno solo di direttori generali...

LIZZADRI. Meno male!

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. ... ed è logico che almeno lui possa viaggiare con rapidità.

LIZZADRI. Capisco che vi possano essere dei momenti in cui il direttore generale deve viaggiare con rapidità...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ve ne è stato uno adesso, purtroppo, di questi momenti!

LIZZADRI. D'accordo: possono esservi momenti in cui il direttore debba viaggiare con rapidità. Però, signor ministro — ella disporrà di mezzi di informazione certamente superiori ai miei, ma anche io ne ho — voglia porre la sua attenzione su tutti i viaggi compiuti dal direttore generale col suo treno: probabilmente non troverà per tutti questi viaggi l'opportunità e la necessità di servizio, anche perché il direttore generale non deve venire da lei per esservi autorizzato. Si è fatto mai un calcolo sul costo di ogni viaggio di questo funzionario, a cui piace la solitudine?

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Preferisco che il mio direttore generale viaggi, piuttosto che resti seduto sulla sedia!

LIZZADRI. Sono d'accordo con lei nel preferire che viaggi, ma non con un treno che potrebbe trasportare cento viaggiatori e che ne trasporta uno solo. Ed ella sa, onorevole ministro, che un treno che trasporta una sola persona sopporta le stesse spese di uno che ne trasporta cento, e questo certamente non giova all'economia di un bilancio deficitario per decine di miliardi.

E inoltre, se non si vogliono impiantare partite di giro con altre amministrazioni dello Stato, come per il trasporto delle forze armate e per il servizio postale, mi sembra che sarebbe giusto ed opportuno, per un'esatta valutazione del *deficit* dell'amministrazione ferroviaria, esporre il costo di questi servizi, anche per la conoscenza esatta delle spese del Ministero della difesa e dell'amministrazione delle poste e telegrafi.

Poiché il *deficit* del bilancio scaturisce da diverse cause concomitanti, mi pare chiaro che vano sarebbe pensare di eliminarlo puntando su una di queste cause. Con un'accorta azione su tutti gli elementi che lo creano, il *deficit* potrebbe essere eliminato, o limitato.

In tal modo, risolti nel senso più economico e conveniente questi problemi, l'eventuale *deficit* dovrebbe indicare soltanto la parte di servizi che lo Stato offre a carattere sociale alla collettività, ad un prezzo inferiore al costo. È in questo senso che noi socialisti non siamo contrari ad un bilancio deficitario, ad un bilancio cioè la cui parte passiva dovrebbe indicare, *grosso modo*, l'entità delle finalità sociali che lo Stato persegue anche in questo campo.

A proposito di altre spese, bisogna domandarsi come mai il Ministero creda giusto ed opportuno che una divisione di polizia ferroviaria — che può ritenersi magari utile al mantenimento dell'ordine nei treni e nelle stazioni — debba gravare, agli effetti del bilancio, a carico dell'amministrazione ferroviaria, e non debba gravare, come tutti gli altri servizi di polizia, sul bilancio del Ministero dell'interno.

Ella sa, onorevole ministro, che per questa divisione non vi sono soltanto spese di mantenimento, ma altre spese alle quali non accenno affinché non sembri che io desideri che gli agenti di polizia ferroviaria non dormano sui materassi o non abbiano coperte di lana.

Tuttavia occorrerebbe sapere perché solo per la polizia ferroviaria il relativo onere

debba essere a carico delle ferrovie e non del Ministero dell'interno.

Naturalmente in noi sorge il dubbio che tale impostazione risponda a un duplice scopo: far figurare una minore spesa nel bilancio dell'interno per la polizia, e far risultare il bilancio della amministrazione ferroviaria più deficitario.

Non so perché nella relazione non sia fatto cenno del personale, che pure ha così grande importanza nelle amministrazioni in genere ed in quella delle ferrovie dello Stato in modo particolare. Il personale delle ferrovie dello Stato versa oggi in condizioni di grave disagio, come — d'altronde — tutti i dipendenti statali. Ma ciò che rende veramente ingiustificabile tale situazione è la delicatezza del compito che esso quotidianamente assolve, spesso con rischio della vita, senza avere peraltro la possibilità di affrontare con animo tranquillo le mille difficoltà del suo lavoro. Tale disagio deriva non solo da un inadeguato trattamento economico ma anche dall'esistenza di un regolamento del personale imposto nel 1925 ed ormai superato perché ancorato ad una concezione poliziesca della regolamentazione del lavoro, cosa logica in regime fascista, ma assurda nella Repubblica democratica fondata sul lavoro.

Né è tutto qui. Il disagio deriva anche da una inefficienza organizzativa dell'azienda, la quale — come accade ad ogni organismo che non si rinnova al momento opportuno — soffre della prevalenza di settori compartimenti-stagno, nei quali l'importanza delle funzioni dipende dall'influenza del dirigente. Ciò impedisce una razionale distribuzione del personale tra i vari servizi, per cui, mentre da più parti si lamenta la cosiddetta *plethora* impiegatizia, in quei settori ove il compito è più delicato e faticoso, il personale è insufficiente. In alcuni compartimenti il personale esecutivo non può godere con regolarità dei congedi annuali e dei riposi settimanali. A prova di tale disfunzione, basti dire che in questi ultimi anni si è accentuata la fuga del personale di stazione verso gli uffici compartimentali attraverso, beninteso, favoreggiamenti dei santi protettori. Il fenomeno, anche se non è ancora di vaste proporzioni, denota tuttavia il disagio che sopra ho prospettato. È anche per le stesse ragioni che la carenza del personale addetto ai lavori più sneruvanti si accentua in modo notevole.

Oggi si comincia ad ammettere che il personale ferroviario non potrà essere ridotto (lo ha ammesso lo stesso ministro Campilli nella sua breve permanenza al Ministero dei

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

trasporti) ma si torna a ripetere che le spese del personale, pari al 57 per cento di quelle totali, sono eccessive. Tale percentuale presa in sé dice poco. Dice nulla se si vuol fare il raffronto con l'anteguerra, dato che sono sopravvenuti coefficienti di rivalutazione differenti tra spese ed entrate, e tra le spese stesse di natura diversa. Volendo fare un raffronto con gli altri paesi — ne voglio indicare uno caro alla maggioranza governativa — si rileva che negli Stati Uniti il coefficiente tra spesa ed entrata raggiunge il 47 per cento. La differenza non è grande e, se si tiene conto della configurazione geografica del nostro paese, essa è pienamente giustificata.

In talune zone piene di gallerie, infatti, il coefficiente agente per chilometro raggiunge quote elevatissime per cui anche il 53 per cento risulta basso rispetto a quello delle ferrovie americane:

Concludendo sulla parte riguardante il personale, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sulle molte questioni da tempo concordate e non ancora risolte: 1°) rivalutazione degli stipendi del personale esecutivo dei gradi VI e VII, concordata nell'agosto del 1949, che interessa circa 5 mila agenti; 2°) aumento del congedo agli operai di prima classe, concordato nel novembre 1949, che interessa 10 mila agenti; 3°) rivalutazione delle competenze accessorie del personale di macchina, concordata nell'ottobre 1950, che interessa 30 mila agenti; 4°) aumento e revisione delle indennità di alloggio articolo 33 (regolamento delle competenze accessorie), concordati nell'ottobre 1950, che interessano 15 mila agenti; 5°) modifica parziale dell'articolo 1 del regolamento delle competenze accessorie ai fini dell'indennità di missione con il personale di linea, concordato nel marzo 1951, che interessa 16 mila agenti; 6°) modifica degli articoli 29-30-31 del regolamento delle competenze accessorie per migliorare l'indennità di malaria, concordata nell'aprile 1951, che interessa 5 mila agenti; 7°) sistemazione in ruolo del personale straordinario; 8°) sistemazione di oltre 3 mila alunni d'ordine che esplicano mansioni di capistazione senza che percepiscano né lo stipendio, né le indennità conseguenti alla carica. Molti di questi agenti si trovano in questa situazione da molti anni. Nella stazione internazionale del Brennero, alcuni di essi esplicano il loro servizio in lingua tedesca.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. In tutta la provincia di Bolzano, onorevole Lizzadri, c'è l'obbligo per l'ammini-

strazione statale di avere impiegati che conoscano due lingue. Non è una specialità delle ferrovie dello Stato.

LIZZADRI. Proprio per ciò se ne dovrebbe tener conto per valutare le capacità di ciascuno di questi impiegati.

Infine, credo necessario ricordare che l'onorevole D'Aragona s'impegnò di democratizzare il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato concedendo al personale di eleggere i propri rappresentanti senza interferenze dell'Amministrazione centrale.

Riassumendo quanto sono andato esponendo sul bilancio dei trasporti, i punti essenziali, realizzando i quali si potrebbe raggiungere un reale e non fittizio pareggio di bilancio, sono i seguenti: a) coordinamento della strada-rotaia nell'ambito delle ferrovie dello Stato; b) elettrificazione della rete nel modo più largo possibile, unitamente all'introduzione di servizi a trazione Diesel e automobilistici, gestiti dalle ferrovie; c) limitazione degli appalti; d) eliminazione della « Provvida » passando l'attività di questa alle cooperative dei ferrovieri; e) esposizione nel bilancio delle spese sostenute per altre amministrazioni statali come le forze armate e le poste e telegrafi; f) risoluzione dei problemi del personale anche come mezzo per renderlo più attaccato alla azienda e maggiore democratizzazione dei rapporti tra l'amministrazione e il personale. Sono sicuro che, così operando, la vita economica del paese se ne avvantaggerà in quanto le ferrovie rappresentano ancora, e lo rappresenteranno per molti anni a mio avviso, il veicolo più idoneo ed il mezzo più efficace di unità e di civiltà per il popolo italiano. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

« La Camera,

affermata la necessità di una politica dei trasporti, che ponga in primo piano le esigenze dell'Italia meridionale,

invita il Governo a dare corso:

1°) al completamento della ferrovia garganica;

2°) all'ultimazione, secondo gli impegni legislativi già esistenti, dei lavori di trasformazione della ferrovia Bari-Barletta entro, e non oltre, l'esercizio finanziario 1952-1953;

3°) all'adeguamento dei servizi ferroviari sulle linee Bari-Potenza e Napoli-Potenza-Taranto;

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

4°) alla costruzione del doppio binario sui tratti Ancona-Sansevero e Bari-Lecce della linea adriatica;

5°) alla elettrificazione di tale linea da Ancona a Lecce, cominciando dal tratto Bari-Lecce ».

L'onorevole Perrone Capano ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

PERRONE CAPANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io sarò veramente telegrafico: anzi, per dirla in termini ferroviari, rapido! (*Si ride*).

Non deve sorprendere né dispiacere che noi, deputati del mezzogiorno d'Italia, insistiamo sulla necessità che il Mezzogiorno sia posto in primo piano nella risoluzione di problemi, come quello dei trasporti, che pure hanno carattere e portata nazionali, perché non sarà mai abbastanza ripetuto che il Mezzogiorno d'Italia è stato tenuto a lungo, ed è mantenuto tuttora, in una condizione di inferiorità di fronte alle altre parti d'Italia. E questa inferiorità è particolarmente grave nel settore dei trasporti. Le ferrovie meridionali, come ebbi a dire intervenendo l'anno scorso nella discussione dello stato di previsione di questo dicastero, marciano ancora con medie orarie molto ridotte, sono quasi del tutto prive di un secondo binario (che esiste, se non erro, solo sul tratto che va da San Severo a Bari), hanno una scarsa rete di linee elettriche, sono servite da convogli che non sempre si adeguano al titolo di cui fanno pompa (rapidi, direttissimi), e hanno uno scarsissimo corredo di servizi di lusso, cioè di vetture ristorante e carrozze letti.

In particolare, inoltre, è da rilevare che vi sono parecchie plaghe del mezzogiorno d'Italia ricche di comuni popolosi, di comuni che esplicano una notevole attività agricola, industriale e commerciale, che sono addirittura prive di servizi ferroviari.

Nel Mezzogiorno si postula da tempo la costruzione della direttissima Foggia-Roma, che dovrebbe passare attraverso il Molise e la Marsica e portare a quelle regioni un soffio di civiltà e di vita.

Nello scorso anno, in occasione di una interrogazione che ebbi a rivolgere al ministro dei trasporti, e che aveva per oggetto proprio questo argomento della direttissima Foggia-Roma, mi fu risposto che la questione si trovava all'esame della commissione interministeriale per lo studio del piano regolatore delle ferrovie, la quale stava per completare i suoi lavori. Ebbene, dall'anno scorso a quest'anno

pare che il compimento di questi lavori, che sono poi preparatori di tutto un complesso di altri lavori che dovrà seguire e che a sua volta richiederà molto tempo, non sia stato ancora effettuato! Verrà il giorno della conclusione?

Con l'ordine del giorno ho voluto sottolineare dei problemi specifici. Mi pare che mi sia anche limitato a tal proposito e che i problemi indicati da me veramente riflettano aspetti indilazionabili.

Il Gargano ha una linea ferroviaria monca. Non si chiede che esso sia percorso integralmente dalle rotaie e che la ferrovia, cioè, si irradii intorno a tutto il promontorio garganico, da S. Severo, per l'intero arco, sino a Manfredonia, ma si dice: si integri il troncone esistente portandolo sino alla città di Vieste, cioè a dire sino al punto terminale della costa settentrionale del Gargano. Oggi questa ferrovia termina, si può dire, in aperta campagna. È stata lasciata interrotta. Si tratta di costruirne un tratto ulteriore, breve ma estremamente necessario, perché, per quanto sia vero che il Gargano oggi dispone di una notevole rete di strade e quindi altresì di un notevole numero di servizi automobilistici, pur tuttavia è innegabile che la ferrovia vi disimpegna una funzione fondamentale per l'avvio verso il cuore della Capitanata e verso Foggia, che costituisce il punto di innesto nelle maggiori linee ferroviarie del Mezzogiorno, di un complesso di merci e di viaggiatori che hanno una notevole entità e quindi rappresentano un insieme di esigenze particolarmente raccomandabili.

Noi ci auguriamo che queste richieste non cadano nel vuoto e che anche la regione garganica, che forma lo sperone d'Italia e quindi è quasi del tutto tagliata fuori dalle grandi linee di comunicazione, mentre è ricca non solo di risorse turistiche, ma anche agricole ed è molto popolosa, sia finalmente oggetto di attenzione e di realizzazioni da parte del Governo, in questo periodo di intensa ripresa della vita nazionale e di notevole attività ricostruttiva nel campo ferroviario.

Il problema della Bari-Barletta è davvero particolare. Infatti, si tratta non già di postulare completamente nuovi, opere che non si trovino all'ordine del giorno, ma — richiamo la particolare attenzione del ministro su questo punto — di mettere in esecuzione le leggi che sono già state approvate da questo Parlamento. La Bari-Barletta è una ferrovia a scartamento ridotto che deve essere trasformata in ferrovia a scartamento ordinario ed

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

elettrificata. È una linea ferroviaria che collega i più grossi comuni della provincia di Bari, che è una delle più popolate province d'Italia ed è la maggiore delle Puglie. Lungo la costa non vi sono comuni, città popolate come quelle che sono attraversate da questo tronco ferroviario, che tocca per l'appunto Andria, la più grossa città della terra di Bari dopo Bari con circa settemila abitanti, Corato, Ruvo, Bitonto. Ora, è accaduto che, mentre nel bilancio di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1950-51 il completamento del tronco ferroviario che parte da Andria sino a giungere a Bari, (il breve tratto da Barletta ad Andria è stato già eseguito) è stato iscritto per l'importo di 800 milioni di lire; mentre abbiamo approvato nell'agosto dello scorso anno una legge per iscrivere nei bilanci successivi 1951-52 e 1952-53 la residua spesa occorrente per un importo complessivo di lire 1 miliardo e 600 milioni — giacché la spesa complessiva ammonta a 2 miliardi e 400 milioni — siamo ormai all'ottobre del 1951, e non è stato fatto nulla o quasi nulla di ciò che si doveva mettere in cantiere sino dal 1 luglio 1950!

Le popolazioni interessate sono a giusta ragione vivamente preoccupate. Debbo aggiungere che una certa aureola di ridicolo ha circondato recentemente la cerimonia, cui si è voluto dare un particolare rilievo politico, della posa della prima pietra dell'inizio dei lavori di completamento di quest'opera di integrazione e di trasformazione. Io ho dovuto intervenire proponendo di festeggiare piuttosto la posa dell'ultima pietra, dal momento che tutto si doveva ridurre, come si è ridotto, a una mistificazione, a una lustra. Dalla posa della prima pietra, infatti, sono passati parecchi mesi e i lavori iniziati, e interrotti subito, languono! Si vuole o non si vuole fare giustizia alle popolazioni interessate e rispettare il principio per cui la legge è la parola d'onore di uno Stato? Io chiedo che le leggi siano applicate e che il denaro destinato alla Bari-Barletta sia speso, e subito, per la realizzazione di essa.

Ho parlato della Bari-Potenza, della Napoli-Potenza-Taranto e della Bari-Reggio Calabria. Sarebbe proprio opportuno che il ministro percorresse quelle linee per rilevare come sono servite male. Eppure congiungono capoluoghi di provincia molto importanti. Dovrebbero essere rimodernate, non solo, ma dotate di treni di una certa efficienza anche dal punto di vista, dirò, estetico, perché non è detto che su quelle linee si debba viaggiare soltanto in terza classe

o che le terze classi debbano funzionare da prima.

Sono linee utilizzate largamente da lavoratori agricoli, da operai, che si servono naturalmente dei mezzi che trovano, e quei mezzi, sotto l'aspetto della rapidità e capacità di regola sono buoni, utili per il trasporto degli operai, dei lavoratori; ma occorrerebbe vi fosse anche qualche treno dotato di servizi idonei ad assorbire con un certo conforto il traffico delle varie categorie di viaggiatori. In generale, invece, i treni che percorrono quelle linee sono esclusivamente delle littorine o dei vecchi convogli assai poco raccomandabili dal punto di vista moderno. Anche le terze classi ordinariamente sono in condizioni di gran lunga inferiori a quelle che dovrebbero essere e che sono su molte altre linee della rete ferroviaria nazionale.

Quanto alla elettrificazione della linea adriatica e alla costruzione del secondo binario su di essa, che ha il raddoppio esclusivamente sul tratto San Severo-Bari, ebbi a presentare lo scorso anno una interrogazione, con la quale posi l'accento sulla urgenza di questo doppio problema e ricordai come vi era stato un formale impegno di dare ad esso una soluzione di precedenza. Specialmente nel quadro dei lavori di elettrificazione di nuove linee nazionali, l'elettrificazione del tronco adriatico fu prevista per il triennio 1948-1950.

Ebbene, mi fu risposto: «L'attuale situazione del bilancio ferroviario, che ha costretto a sospendere e a rinviare il ripristino di alcune linee e di alcuni doppi binari ancora fuori esercizio per fatti di guerra, non può — e a maggior ragione — consentire per il momento l'inizio di nuovi impianti ad incremento della consistenza patrimoniale prebellica, quali il raddoppio e la elettrificazione della Ancona-Bari; né risulta possibile fare previsioni sulle possibilità e sulle date dell'inizio di tali provvedimenti, perché essi sono subordinati alla entità e alla distribuzione nel tempo dei finanziamenti che l'amministrazione ferroviaria potrà ottenere e ai programmi che con essi sarà possibile attuare nei confronti di tutte le esigenze da soddisfare».

Leggendo questa risposta non credetti ai miei occhi, perché mi parve evidente che il ministro del tempo intendesse giuocare a nascondere! E mi affrettai, infatti, a replicare, dicendo: abbiate pazienza, che c'entra il bilancio ferroviario? Voi avete emesso un prestito *ad hoc* per la elettrificazione delle ferrovie; avete riscosso 25 miliardi dalla emis-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

sione di esso, che fu intitolato per l'appunto « elettrificazione ferroviaria », onde dette vita a titoli denominati Elfer.

Desidero sapere perché, durante la utilizzazione di questi 25 miliardi fuori bilancio, non avete provveduto ad elettrificare la linea adriatica o, per lo meno, ad iniziare questa elettrificazione. E l'inizio deve interessare evidentemente il tratto Foggia-Bari; dopo di che si sarà elettrificata tutta la linea che da Roma giunge a Bari.

Presentai allora una seconda interrogazione, redatta in questi termini: « per conoscere, in relazione al testo della risposta cortesemente data alla precedente mia interrogazione, se non crede l'onorevole ministro che la elettrificazione del tronco ferroviario Ancona-Foggia-Bari-Lecce, e in particolare di quello Foggia-Bari, assai urgente e già iscritto nell'elenco delle opere relative da effettuarsi con precedenza sovra le altre, piuttosto che a carico del bilancio ferroviario ordinario, debba essere compreso tra gli adempimenti per i quali fu lanciata e poi assorbita l'emissione delle note e famose obbligazioni Elfer, che hanno fruttato all'amministrazione delle ferrovie 25 miliardi a vantaggiose condizioni ».

SEMERARO SANTO. E poi vi sono i 40 miliardi dei fondi E. R. P.

PERRONE CAPANO. Questi si aggiungono.

E continuavo: « In proposito l'interrogante desidera conoscere quali motivi hanno determinato, nel quadro dei lavori compiuti con i predetti fondi, la posposizione, sino ad oggi, dell'elettrificazione in oggetto ad altre opere ».

Questa interrogazione porta la data del 15 febbraio 1951. Fino ad oggi, in base ad un costume nuovo che è stato inaugurato, anzi instaurato a direttiva del Governo democratico cristiano (il costume di non rispondere, o di rinviare alle calende greche la risposta alle interrogazioni che siano piuttosto fastidiose), questa interrogazione non ha avuto finoggi alcuna soddisfazione. Ripongo questa sera questo problema, e confermo: il Mezzogiorno non desidera essere ulteriormente turlupinato, ogni qualvolta si presenta a reclamare delle esigenze che sono fondamentali per la sua vita. La linea tirrenica è stata elettrificata interamente da Villa San Giovanni, fino alle porte di Genova; così la Roma-Milano, la Roma-Ancona e altre linee dell'Italia settentrionale. Urge mantenere la promessa formulata da vario tempo per le province meridionali e ripetuta da successivi ministri dei trasporti. Urge elettrifi-

care la Ancona-Bari-Lecce, cioè la dorsale adriatica, che è un'altra linea di tanta importanza nella vita del paese. Questa elettrificazione faciliterà notevolmente i trasporti tra nord e sud, rendendoli più agevoli, più rapidi ed anche più civili, tanta è la differenza tra i trasporti a vapore e i trasporti elettrici in campo ferroviario.

Noi esigiamo che la promessa sia mantenuta e che i miliardi dei fondi E. R. P. o dei cittadini italiani, avuti per giunta a un tasso di interesse mite, perché le obbligazioni Elfer furono emesse al 4,50 per cento, siano destinati a queste opere e venga innanzitutto tenuto presente il fabbisogno del mezzogiorno d'Italia, il quale, non a torto lo si dice, quando si tratta di provvedere in questi settori è la cenerentola della situazione.

E come elettrificazione, urge il raddoppio. Anch'esso è all'ordine del giorno da molto tempo. Anche al riguardo di esso sono state formulate delle promesse, anche a riguardo di esso non vi sono motivi che consiglino il rimando.

Onorevole ministro, le ferrovie italiane si sono veramente iscritte nell'albo d'oro della riconoscenza nazionale per lo sforzo che hanno compiuto nel campo della ricostruzione, per la ripresa del loro complesso e per il fervore della loro attività. Non devono segnare il passo, ma continuare con lo stesso ritmo questa azione rinnovatrice e di ulteriore sviluppo. È necessario però che quest'opera di adeguamento ulteriore dei mezzi ferroviari italiani abbia inizio soprattutto nel mezzogiorno d'Italia, perché se quest'ultimo non avrà ferrovie adeguate, servizi telefonici, telegrafici e postali moderni, potrà pur vedere la Cassa per il Mezzogiorno operare attivamente per le sue strade, per la sua rigenerazione agricola, per il suo rinnovamento, ma rimarrà sempre in arretrato, perché oggi il presupposto di ogni progresso civile è costituito dai servizi delle telecomunicazioni e dei trasporti.

Non aggiungerò altro, perché, diversamente, il « rapido » si potrebbe veramente trasformare in un « merci », e allora io sarei forse tra i responsabili del ritardo dell'azione rinnovatrice dell'amministrazione ferroviaria.

Raccomando vivamente a lei, onorevole Malvestiti, che è uomo di superiore intelligenza e di grande volontà, di voler sentire, profondamente sentire, queste esigenze del nostro popolo e di volere accogliere il voto che dal labbro di noi rappresentanti del Mezzogiorno le è diretto, per un settore così

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

vitale per la rigenerazione delle regioni meridionali. (*Vivi applausi*).

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

LOPARDI. L'onorevole Jervolino inizia la sua ampia e diligente relazione ricordando come la discussione dei bilanci, oltre le finalità volute e dalla Costituzione e dalla legge, abbia anche l'importantissima funzione di portare all'attenzione del paese e all'esame del Parlamento i più vitali problemi sociali, economici, politici che devono essere tenuti presenti dal potere esecutivo, e impegnarlo alla soluzione, in conformità delle direttive precise segnate dalle due Camere. E a seguito di questa premessa fa rilevare come invece finora non siano stati tenuti nella necessaria considerazione rilievi, suggerimenti e voti espressi dalla VIII Commissione della Camera dei deputati, in merito allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per gli esercizi finanziari 1949-50 e 1950-51, e afferma la necessità che le direttive date dai competenti organi formino oggetto di attento e sollecito esame da parte del Ministero interessato e diventino operanti con nuove norme legislative.

Non possiamo non concordare con questa premessa contenuta nella relazione: relazione che seguiremo anche nella suddivisione degli argomenti che tratta, in quanto ci pare che essa sia la più rispondente alla sistematica di una discussione.

È evidente che il Governo avrebbe dovuto, in tutto o in parte, tener conto degli ordini del giorno che furono unanimamente votati dalle Commissioni dei trasporti in occasione della discussione dei bilanci del 1949-50 e del 1950-51. Con il primo di essi si riconosceva essere inderogabile e urgente il passaggio dal Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti della direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie, nonché dell'azienda nazionale autonoma della strada. Con il secondo si esprimeva il voto, fra l'altro, che fosse affrettato l'esame del disegno di legge relativo al consiglio superiore dei trasporti, come l'organo idoneo a tracciare una politica dei trasporti capace di regolare i rapporti tra strade e rotaia.

Purtroppo, nonostante le esplicite e precise dichiarazioni fatte dai ministri competenti a seguito di questi ordini del giorno negli anni 1949 e 50, le cose sono rimaste come prima e... peggio di prima. Dai due ordini del giorno discendono tre problemi di struttura, come affermava l'onorevole Monticelli

e come ricorda la relazione dell'onorevole Jervolino: il primo, che riguarda una nuova struttura del Ministero dei trasporti, il secondo, il coordinamento tra strada e rotaia, il terzo, il consiglio superiore dei trasporti.

Non vi può esser dubbio che il Ministero dei trasporti debba avere un'unica competenza su tutta la materia che interessa la sua attività, e particolarmente quella che elabora programmi di costruzione non soltanto ferroviaria, ma anche stradale.

Basta tener presente al riguardo che nel 1938 nel nostro paese la rotaia trasportò 14 miliardi di viaggiatori-chilometro e 12 miliardi di tonnellate-chilometro, mentre la strada trasportò rispettivamente 9 miliardi e 4,5 miliardi. Invece, nel 1950 le cifre sono mutate e per le merci addirittura capovolte: la ferrovia ha trasportato 28 miliardi di viaggiatori-chilometro e 12 miliardi di tonnellate-chilometro, mentre, per via ordinaria, si sono trasportati rispettivamente 23 miliardi e 14 miliardi. Si può dire, per ciò, che l'uso del veicolo a motore determina, nelle sue linee essenziali, la vita e la civiltà moderna.

A questo proposito vorrei aprire una parentesi. Si minacciano nuovi inasprimenti fiscali nei confronti dell'automobilismo: è annunziato un aumento sulla tassa di circolazione degli autoveicoli di quasi il 50 per cento. Vogliamo ancora una volta affermare che l'automobile è soprattutto uno strumento di lavoro e che i gravami fiscali sugli autotrasporti si ripercuotono in pieno sull'aumento del costo di tutte le merci, specialmente tenendo presente che si minaccia anche un aumento delle tariffe ferroviarie. La domanda che noi rivolgiamo al ministro, con preghiera di trasmetterla al suo collega del tesoro, è questa: come potrà difendersi la lira, se la politica dello Stato, dalle poste ai trasporti, direttamente o indirettamente, de termina aumenti generali di costo delle merci e dei servizi?

Ma, chiusa la parentesi, torniamo all'aumento del traffico stradale.

Il nostro sistema di comunicazioni risale per il tracciato e l'estensione a mezzo secolo fa, e per la pavimentazione e la larghezza a tre lustri. Ben altre sarebbero le esigenze della circolazione moderna.

Per quello che riguarda la larghezza delle strade statali dobbiamo ricordare che molti veicoli raggiungono in Italia l'ampiezza massima legale, cioè metri 2,50. In piena corsa occupano metri 2,60. Un intervallo di 50 centimetri dal margine e tra i veicoli, al sorpasso, non è eccessivo. Sono, dunque, necessari in tutto metri 7,70. Ove il traffico intenso rende

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

difficile il superamento, occorre la tripla carreggiata, e cioè 11 metri. Ora, la larghezza media delle nostre strade statali è di metri 5,78, e di quelle provinciali soltanto di 5 metri. Questa la media: in certi tratti, specialmente prealpini o preappenninici, le arterie principali sono inferiori a 5 metri, le secondarie a 4.

Ed ancora, come per il tracciato, così pure per la pavimentazione, noi siamo in una situazione molto arretrata. È inutile ricordare quali siano i danni delle strade cattive, quali gli inconvenienti che ne scaturiscono, ed è inutile ricordare i numerosissimi incidenti stradali che derivano da questa situazione. (Unico dato statistico ufficiale in Italia è quello dei morti: 3.269 nel 1950; ma da rilevazioni ufficiali, possiamo calcolare 40.000 infortuni con 20.000 feriti gravi).

Situazione che si aggrava di più per il mezzogiorno d'Italia. In proposito giustamente diceva l'ingegner Gra, direttore generale dell'«Anas», nel convegno di Napoli del giugno 1950: « Nel quadro generale dei bisogni che si impongono come necessità non ulteriormente derogabili in confronto dell'Italia meridionale e delle sue grandi isole, il problema stradale appare come una premessa per la risoluzione di altri problemi. Non si può parlare di valorizzazione delle zone che si sogliono chiamare economicamente depresse, se non si provvede, in esse, ad assicurare la possibilità di traffici adeguata agli sviluppi della civiltà contemporanea ».

Per ciò che riguarda il secondo problema di struttura, cioè il coordinamento fra strada e rotaia, è evidente che a ciò si debba al più presto arrivare. Si potrebbe portare un esempio — sia pure secondario e marginale — per dimostrare come questo coordinamento non esista e come, di necessità, in molti casi venga preferito il trasporto su strada, anche per viaggi di persone nei confronti di trasporti a mezzo della ferrovia. Si prenda il tracciato Aquila-Roma e viceversa. È facile constatare: mentre la tariffa di un *pullman*, che impiega tre ore e mezzo a compiere l'intero percorso è sulle 750 lire, quella in terza classe della ferrovia, che non impiega meno di quattro ore e mezzo o cinque o anche sei, è di 800-900 lire. È evidente che in queste condizioni (e credo che l'esempio possa attagliarsi anche a molti altri casi) nessuno sceglierà la ferrovia. Altrettanto evidente è che soltanto un coordinamento delle tariffe potrebbe apportare un vantaggio alla ferrovia. In caso diverso è inutile pensare che, con il semplice aumento delle tariffe ferroviarie, si possa sanare il bi-

lancio dell'azienda. Anzi — per le linee secondarie — si dovrebbero applicare tariffe speciali, più convenienti rispetto a quelle generali.

Il terzo problema di struttura, che è anche la conseguenza degli altri due, riguarda il consiglio superiore dei trasporti, che si afferma come necessità inderogabile. Ed il Governo dovrà emanare in proposito i disegni di legge che realizzino e risolvano i problemi di struttura su enunciati.

Quanto al bilancio dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, devo auspicare che la Camera approvi al più presto la legge sull'esercizio e sul potenziamento dei servizi di trasporto in concessione, che è stata già approvata dal Senato, la quale legge prevede non soltanto la rivalutazione delle sovvenzioni ordinarie di esercizio, ma anche l'ammmodernamento e la trasformazione degli impianti, per incrementare il traffico e ridurre le spese.

Poiché nello stesso bilancio dei trasporti si ricorda la ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife e poiché sono elencate nuove linee ferroviarie da costruirsi, che vanno dalla ferrovia metropolitana di Roma alla ferrovia circumflegrea, io vorrei, a questo punto — anche in relazione al disegno di legge che ho ricordato — parlare brevemente della situazione delle linee di trasporto esistenti nell'Abruzzo. Questa regione, pure essendo posta al centro d'Italia, è fra le più povere di linee ferroviarie. Essa è attraversata dalle seguenti linee gestite dallo Stato: Ancona-Pescara-Foggia, Roma-Sulmona-Pescara, Terni-Aquila-Sulmona, Sulmona-Castel di Sangro-Isernia, Avezzano-Sora-Roccasecca, Teramo-Giulianova. Di esse sono in esercizio soltanto le tre prime e l'ultima, oltre a un breve tratto della quarta (Sulmona-Roccaso). Il resto trovasi tuttora in uno stato di assoluto abbandono, dopo le devastazioni subite a causa della guerra.

Vi sono poi le seguenti linee ferroviarie in concessione: Aquila-Capitignano, Pescara-Penne, San Vito-Lanciano-Casteldisangro, con una breve deviazione Ortona-Crocetta. Di esse sono state riattivate la Pescara-Penne e parte della S. Vito-Casteldisangro, ossia il tratto S. Vito-Lanciano.

Non esistono altre linee di trasporto, tranne la funivia del Gran Sasso, la tranvia di Pescara e la filovia di Chieti, tutte in esercizio. Le due ultime, d'altra parte, essendo linee urbane, sono escluse dai provvedimenti previsti dal progetto di legge.

La condizione in cui è posta la regione per questo stato di cose non potrebbe essere più

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

grave. Quando l'Abruzzo era sul punto di ottenere un'organica rettifica del suo difettissimo sistema ferroviario, mediante la costruzione della traversale Roma-Adriatico, in modo che l'Aquila e Teramo con gran parte delle rispettive provincie fossero collegate direttamente con la capitale, centro d'attrazione di tutta l'economia abruzzese. Si è visto, per effetto della guerra, privato anche di gran parte delle ferrovie preesistenti e ridotto in uno stato di grave inferiorità in confronto alle altre regioni.

Ora, il disegno di legge suddetto costituisce per la nostra regione un primo passo per la risoluzione del problema dei trasporti e offre il modo di superare, almeno in parte, l'attuale stato di crisi.

Né si obietti che alla deficienza di linee ferroviarie può ripararsi con servizi di auto-trasporti per viaggiatori e per merci. Una simile soluzione è assolutamente inadeguata per una regione così montuosa e sottoposta al rigore di lunghi inverni nevosi, i quali assoggettano le autolinee ad interruzioni e difficoltà tali, da rendere tale sistema di trasporti incerto e fortemente costoso.

È molto diffuso ormai il convincimento che la ferrovia debba servire soltanto per il collegamento di grandi centri urbani o industriali oppure per i trasporti a grande distanza. Non si considera che essa è di assoluta necessità per quelle regioni, che per la loro conformazione orografica, come l'Abruzzo, non potrebbero avere assicurato in altro modo il ritmo regolare e ininterrotto del traffico.

Il provvedimento legislativo in corso di approvazione anche da parte della Camera dei deputati merita, perciò, il plauso incondizionato, salvo qualche riforma marginale, perché esso offre i mezzi adeguati alla risoluzione del problema dei trasporti per quanto concerne le linee in concessione. Ad esempio, di esso potrà trarsi profitto, per ridar vita alla linea Aquila-Capitignano.

Ma, a prescindere dalla legge, io devo trattare brevemente quello che è oggetto del mio ordine del giorno ed è stato anche oggetto dell'intervento del collega Paolucci, e cioè la ricostruzione del tronco Archi-Castel di Sangro, della ferrovia adriatica-sangritana.

Il presidente del comitato Alto Sangro e zona limitrofa montana e dell'unione dei comuni della vallata del Sangro, avvocato Pietro Savortano, si è rivolto al ministro a mezzo di una memoria a stampa, perché faccia giungere alle martoriare popolazioni di una « zona depressa » fra le più tipiche una

parola di assicurazione, che valga a sfatare molte voci che circolano nella regione in merito alla ricostruzione a scartamento ordinario del tronco Archi-Castel di Sangro a completamento della distrutta « ferrovia sangritana ». È corsa voce che qualche dubbio sia stato affacciato sull'intensità del traffico che sarebbe da attendersi su quel tronco di completamento della linea. Ma è da tutti risaputo che nelle valutazioni preventive della massa di traffico sempre ci si trova in presenza di un circolo vizioso, in quanto soltanto la ricostruzione o costruzione della ferrovia importerebbe come conseguenza un aumento del traffico.

Il presidente del comitato Alto Sangro, nella sua istanza, che ho citato, ha dimostrato in maniera irrefutabile come non si possa assolutamente temere che il traffico, sia di persone che di merci, in questa tratta, che va senz'altro ricostruita, possa risultare deficiente. I dati, desunti dai registri delle stazioni di San Vito città, Lanciano, Castel Frentano e Crocetta possono far constatare che il servizio merci ha già raggiunto una entità tale (53.080 tonnellate chilometro dal 10 aprile 1951 al 31 luglio 1951), da non lasciare dubbio che, quando sarà esteso alla intera linea, supererà notevolmente quello del 1940. È da ritenere perciò che, anche nella tratta Archi-Castel Sangro, il cambio dello scartamento determinerà un traffico merci incomparabilmente superiore a quello che vi si svolgeva nel 1940. I computi fatti portano ad un totale di oltre tre milioni di tonnellate chilometro, che si prevede possano costituire il traffico annuale acquisibile con la ricostruzione della tratta Archi-Castel di Sangro. E va ricordato, soprattutto, che non si può parlare nella specie — mi ricollego a quanto dicevo in precedenza, in via generale, per l'Abruzzo — della sostituzione della strada ordinaria alla linea ferroviaria a causa degli intralci dovuti alla neve, in quanto, mentre la linea ferroviaria corre a fondo valle, la strada è molto più in alto, a quota assai superiore, e, mentre il passaggio del treno è sempre assicurato, anche d'inverno e con nevicate fortissime, la circolazione dei veicoli sulla strada, larga appena cinque metri, diventa impossibile, anche a causa della formazione di ghiaccio e della presenza di profondi burroni ai fianchi della strada stessa. Va ricordato, altresì, che alcuni anni or sono, a causa della neve e della conseguente impraticabilità della strada, e per la mancanza di questo tratto di ferrovia la città di Castel di Sangro ha dovuto essere

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

rifornita di medicinali e di viveri addirittura con degli aerei.

È per questo che noi invochiamo che il Governo voglia senz'altro provvedere alla ricostruzione del tronco Archi-Castel di Sangro della ferrovia adriatica sangritana. Se non abbiamo nulla da opporre a che nuove ferrovie in concessione vengano costruite, non possiamo non ritenere però che, almeno parallelamente, vengano ricostruite quelle ferrovie che esistevano e che furono distrutte dalla guerra. È l'Abruzzo che richiede a gran voce la ricostruzione delle sue ferrovie e non chiede nulla di voluttuario o improduttivo: domanda che gli sia restituito quanto già aveva prima della guerra e che ha perduto certamente non per propria colpa e che rappresenta per esso il più necessario mezzo per riuscire, per vivere, per lavorare, produrre, commerciare, esportare, per prendere quello sviluppo, di cui si sente a un tempo degno e capace.

E su questa parte del bilancio vorrò soltanto intrattenermi ancora brevemente sul problema dell'autotrasporto merci, in relazione al disegno di legge che prevede la soppressione dell'Ente autotrasporti merci. Un disegno di legge, col quale si dispone la soppressione dell'ente autotrasporti merci venne presentato il 18 luglio corrente anno dal ministro Campilli, per la eventuale approvazione del Senato della Repubblica. La relazione che accompagna il testo del progetto presentato dal ministro al Senato riepiloga i seguenti principi generali da cui muove e a cui si ispira il provvedimento: molte funzioni elencate nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, che istituì l'ente autotrasporti, sono venute completamente a cessare.

Altre, come quelle relative ai rilevamenti statistici, non giustificano più oltre la vita dell'ente. Infine, i compiti che furono un giorno delegati dal Ministero dei trasporti all'ente stesso verranno riassorbiti dall'ispettorato generale della motorizzazione civile. L'ispettorato generale, da parte sua, per lo svolgimento di queste funzioni, sarà posto in condizioni da poter conseguire una organizzazione provinciale.

Al personale esuberante, che risulterà licenziato dall'E.A.M., verrà assicurato il consueto trattamento di buonuscita, applicato in casi consimili, di sei mensilità di stipendio e indennità in aggiunta al normale trattamento di licenziamento.

Però sull'argomento debbono essere fatte alcune obiezioni, delle quali è doveroso riconoscere la fondatezza.

Con la progettata soppressione dell'ente si va a distruggere un organismo che, come affermò a suo tempo il ministro Corbellini, assolve ai suoi compiti senza minimamente gravare sull'erario, in quanto la percezione delle sue entrate incide, esclusivamente e in modo relativamente assai tenue, sulla categoria degli autotrasportatori, mentre invece il Ministero dei trasporti, per l'assolvimento di tali compiti, è costretto, in definitiva, ad aumentare i propri organici e ad attrezzare adeguatamente i dipendenti uffici, con evidente sensibile aggravio di spese da parte del bilancio statale. Senza contare che tale aggravio viene a pesare, con discutibile senso di opportunità giuridica e di giustizia distributiva, solo su una parte della grande massa dei contribuenti, e precisamente soltanto su coloro che sono interessati al settore dell'autotrasporto di cose.

Né è esatto, d'altra parte, che tutte le funzioni dell'E. A. M. possano essere assorbite dallo Stato. Rimane polverizzato e distrutto, ad esempio, uno dei più importanti compiti affidati all'E. A. M.: quello, forse più saliente e caratteristico, che consiste nell'assistenza all'autotrasporto. Come si legge sulla rivista *Politica dei trasporti* del settembre scorso, l'E. A. M., nel campo delle necessità assistenziali, ha disimpegnato finora un'attività (che nessuna amministrazione statale poteva disimpegnare) indispensabile per il coordinamento dei traffici. L'azione regolatrice di questo ente, in materia di trasporti autostradali, ha avuto una funzione essenziale di avvicinamento delle attività private a quelle statali. Inoltre l'E. A. M., affiancando e sollecitando, particolarmente in seno ai comitati provinciali consultivi, l'attività dei rappresentanti di categoria su tutte le questioni che interessano l'autotrasporto, è venuto a promuovere una forma particolare di autogoverno della categoria stessa in nome di una sana esigenza di carattere democratico, per la quale, nella formazione dei vari provvedimenti interessanti l'autotrasporto vengono a confluire da una parte l'attività dello Stato e dall'altra quella, sia pure subordinatamente considerata ma sostanzialmente espressiva, della categoria dei trasportatori, la quale può così far sentire opportunamente agli organi responsabili del Governo le proprie necessità e le proprie aspirazioni.

Con la progettata soppressione dell'E.A.M., questa forma di democratica collaborazione sarà resa molto più difficile, se non addirittura impossibile.

DISCUSSIONI. — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

È ben vero che l'E. A. M., così come è stato creato dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, numero 29, non rispondeva in pieno a tutte le esigenze dell'autotrasporto; ma è pure da riconoscersi che esso poteva essere riformato in tutto o in parte e venire opportunamente perfezionato, in vista delle finalità da raggiungere e degli scopi da perseguire.

Invece si preferisce annullare un organismo efficiente, agile e snello, privo di pastoie burocratiche, composto di un personale ben preparato dal punto di vista professionale e opportunamente selezionato che ha reso molti servizi nell'interesse della collettività e che molti altri e più importanti poteva renderne ancora nel confuso e ingarbugliato settore dell'autotrasporto. L'abolizione di un ente di diritto pubblico, il quale, con la diretta partecipazione degli autotrasportatori, poteva rappresentare gli interessi dell'autotrasporto di cose, curarne l'attività di lavoro, dirigerne e convogliarne le aspirazioni, non sembra possa costituire una felice soluzione. In sostanza, una volta soppresso l'E.A.M. con un affrettato provvedimento, non potrà certamente dirsi che i problemi dell'autotrasporto possano ritenersi finalmente risolti.

Resta solo a domandarsi perché, se l'E.A.M. è privo di funzioni proprie, le camere di commercio, per esempio, ed altri enti, attraverso numerosi ordini del giorno, si affannino ad auspicare l'assorbimento di quelle funzioni e di quei compiti che prima si negava esistessero nell'E.A.M.

Per quanto riguarda il bilancio delle ferrovie dello Stato, riconosco che la relazione enumera esattamente le ragioni per le quali esiste un *deficit* di bilancio. Riconosciamo altresì che in essa è contenuta la dimostrazione che ci si avvia, sia pur lentamente, verso la normalità, cioè verso il pareggio, in quanto il *deficit*, di anno in anno, risulta essere diminuito. Dobbiamo ricordare però in proposito, ancora una volta, che non sarà mai l'aumento delle tariffe quello che potrà sanare, in tempo più o meno lungo, il *deficit*, il quale invece potrà essere sanato solo a seguito di quel coordinamento fra strada e rotaia che permetta alla ferrovia di funzionare in alcune zone meglio e più vantaggiosamente di quanto non possa fare l'autotrasporto.

E, a proposito delle ferrovie dello Stato, vorrei associarmi a quanto ha detto il collega Sammartino, e a quanto probabilmente dirà l'onorevole Colitto, a proposito della ricostruzione della Roccaraso-Castel di Sangro-Carpinone; ricostruzione che deve al più

presto essere disposta, onde far cessare l'innaturale arretratezza di quelle popolazioni e far ripristinare lo sviluppo turistico di quelle zone, che ingiustamente è venuto meno a seguito della distruzione della linea stessa. Non è una istanza che viene avanzata per mania di opposizione o per scopi di altra natura da questo o da quel deputato; è un'esigenza vera, reale, essenziale che riguarda intere popolazioni, le quali la sentono vivissimamente. Pertanto penso che l'onorevole ministro vorrà tener presente questa esigenza, e disporre che la ricostruzione della Roccaraso-Castel di Sangro-Carpinone possa avvenire al più presto.

E così pure (senza dilungarmi in proposito, perché veggo, attraverso un ordine del giorno che è stato presentato, che dell'argomento si occuperà anche l'onorevole Fabriani) la riattivazione dell'intero percorso ferroviario Roccasecca-Avezzano interessa vivamente, per ragioni economico-sociali e logistiche, una importante zona del centro d'Italia. Ne consegue la necessità che il ministro provveda, al più presto, al completamento della ricostruzione ferroviaria della Avezzano-Sora.

Sul bilancio dell'azienda ferroviaria non avrei altro da dire in particolare, ma desidero porre una domanda al ministro. A me fu dato qualche anno fa un documento dal quale risultava quali fossero le gratificazioni concesse al personale ferroviario nell'esercizio 1948-49. Da questo documento risultava che al ministro veniva assegnata una gratificazione annua di 3 milioni,...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Fosse vero!

LOPARDI. ...al sottosegretario di 1 milione e mezzo, al direttore generale di 1 milione, e così via fino all'allunno d'ordine, che riceveva soltanto 1.500 lire! Domando se una cosa simile, che sarebbe enorme, risponda a realtà e se sia mai esistita, anche in passato.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Le dico subito che purtroppo non è vero. Non si è mai verificata una cosa simile, stia tranquillo.

LOPARDI. Concludo il mio intervento riallacciandomi alla premessa. Auspico che l'onorevole ministro voglia veramente affrontare quei problemi che sono stati segnalati da ogni settore della Camera anche negli anni passati e che la relazione torna a sottolineare (riforma di struttura del Ministero, coordinamento del trasporto fra strada e rotaia, Consiglio superiore dei trasporti), in maniera che si possa giungere al più presto anche al pareggio del bilancio; e dichiaro esplicitamente

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

che, fino a quando ciò non sarà fatto, non potremo approvare il bilancio dei trasporti. (*Applausi a sinistra e all'estrema sinistra*).

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

« La Camera

invita il ministro dei trasporti a procedere alla eliminazione del sistema dell'appalto a ditte private dei servizi delle ferrovie dello Stato, assumendo tali servizi in diretta gestione e provvedendo in pari tempo alla adeguata sistemazione del personale dipendente dalle ditte appaltatrici;

chiede che, in attesa dei provvedimenti di cui sopra, i già disposti appalti siano concessi esclusivamente a cooperative costituite tra i dipendenti delle ditte appaltatrici ».

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

BORIONI. Non sono troppo lieto di prendere la parola a quest'ora. Comunque, di necessità conviene far virtù. Ho presentato un ordine del giorno di cui non voglio dire che « meritava un altro pubblico », anche perché ritengo che in definitiva possa bastare un onesto e chiaro colloquio con il senso di responsabilità, con l'onestà di sentimenti e con l'intelligenza dell'onorevole ministro. Esso vuol mettere il dito sulla piaga del sistema degli appalti di servizi delle ferrovie dello Stato a ditte private. È questa una piaga, onorevole ministro, dolente e, consentitemi la parola, purulenta; è un sistema contro il quale da tanto tempo si appuntano le critiche dell'opinione pubblica; è un sistema che da più parti è stato condannato. Purtroppo il sistema rimane come incancrenito nel corpo vigoroso delle ferrovie dello Stato; e ciò perché è protetto evidentemente da una solida barriera di interessi che fanno capo a un certo numero di ben note ditte, che vanno sempre più monopolizzando questo genere d'affari.

Io non voglio, anche per brevità, fare la storia di questo sistema degli appalti; voglio solo ricordare che il sistema degli appalti dei servizi delle ferrovie dello Stato è una sopravvivenza equivoca dell'epoca in cui le ferrovie erano gestite da imprese private.

Il sistema degli appalti sopravvive alla data della statalizzazione del servizio ferroviario, e cioè dal 1905. In quel tempo, le ferrovie vennero statalizzate, e sembrò che il sistema degli appalti dei servizi ferroviari dovesse via via eliminarsi. Allora, gli appalti dei servizi delle ferrovie erano assai modesti,

riguardavano il carico e lo scarico del carbone, il carico e lo scarico delle merci pesanti. Statalizzato il servizio, questo sistema degli appalti avrebbe dovuto essere assorbito dal principio della nazionalizzazione delle ferrovie; invece le ditte appaltatrici seppero per un complesso di ragioni forse non del tutto pulite, e che è difficile individuare attraverso i decenni passati, così bene tutelare i loro interessi che il sistema degli appalti andò a mano a mano estendendosi anziché cessare. Come se ciò non bastasse, si arrivò al famigerato decreto fascista del 1923, che mise in mezzo alla strada decine di migliaia di avventizi delle ferrovie: misura politica di carattere persecutorio contro la massa dei ferrovieri che fieramente, nobilmente si opponeva all'oppressione mussoliniana, e, nello stesso tempo, provvedimento che diede il via all'orgia degli appalti, alla *grande curée* degli appalti, perché con il licenziamento di queste decine di migliaia di avventizi molti servizi delle ferrovie vennero lasciati scoperti. Gli speculatori, dunque, in vista della grande cuccagna, si fecero sotto, e si iniziò l'orgia degli appalti, che ebbero uno sviluppo immediato ed elefantaco.

Voi sapete che il sistema degli appalti crea un po' una zona buia nel complesso funzionale delle ferrovie dello Stato; una zona buia in cui si muovono, intrigano, arricchiscono gli appaltatori, gente che ogni anno in fin dei conti lucra, a conti fatti, miliardi dell'amministrazione delle ferrovie statali, senza dare alcun corrispettivo serio o utile, senza rischi di impresa, senza anticipo di capitali, senza apporto di conoscenze tecniche.

Si dirà: ma allora che cosa fanno questi appaltatori? che tipo di imprese è questo? Un organizzatore sindacale, tempo fa — ed egli non apparteneva alla mia parte politica — parlando dei titolari delle ditte appaltatrici, mi diceva: « sono dei mercanti di carne umana ». Esagerava, ma era espressivo, perché in definitiva se si va a considerare quello che fanno e quello che sono queste ditte di appalto, bisogna convenire che quell'organizzatore non aveva tutti i torti. E vi sono oggi diverse centinaia di appalti, e decine e decine di grandi ditte appaltatrici.

L'irrazionalità del sistema degli appalti, a parer mio, incomincia ad essere denunciata dalla semplice lettura dei servizi che sono dati in appalto: si tratta di servizi a carattere gelosamente ferroviario, e non si capisce come e perché l'amministrazione statale delle ferrovie se ne spogli e li dia in appalto a dei privati. L'elencazione conturba. Si possono

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

dare in appalto: i servizi di meccanica specializzata, di smistamento, accettazione e svincolo delle merci; i servizi di carica degli accumulatori, armamento, revisione e risanamento binari; i servizi di linee e sorveglianza di linee; i servizi di pulitura delle vetture e pulitura delle stazioni; i servizi di frenatura dei treni, agganciamento di vagoni, guardia-merci, ecc.: servizi gelosamente ferroviari, carichi di responsabilità, che dovrebbero essere affidati a personale responsabile dipendente dell'amministrazione, subordinato gerarchicamente all'amministrazione, dall'amministrazione diretto e controllato. Invece, fra questi lavoratori (che sono circa 20 mila, secondo l'accertamento autorevole del senatore Corbellini nella relazione al bilancio presentata al Senato) e l'amministrazione delle ferrovie vi è la intromissione inutile e perniziosa delle ditte appaltatrici; perniziosa quanto mai, a carattere tipicamente parassitario, ed inoltre antisociale e immorale per certe sue conseguenze.

Il guadagno di queste ditte appaltatrici si riduce a un furto continuato a danno degli operai: a null'altro. Da nessun'altra parte esse traggono o possono trarre utili. E, del resto, quando quell'organizzatore mi diceva che queste ditte si limitano a fare mercato di carne umana, intendeva dire appunto quel che trovo in un certo senso confermato anche nella relazione al Senato (la cui tabella numero 21, che riguarda la materia, anzi, il fenomeno (direi), si intitola così: « personale fornito da ditte appaltatrici »): queste ditte ricevono una somma che dovrebbe servire per corrispondere il compenso a coloro che assicurano un determinato servizio; il loro guadagno, il loro utile consiste esclusivamente nella differenza tra la somma che percepiscono e quella, notevolmente inferiore, che riescono a corrispondere come remunerazione falcidiata agli operai che hanno assunto e che quel servizio effettivamente assicurano.

Non si tratta di appalti — dicevo — che comportino rischi di impresa, rischi di capitale; non si tratta di appalti che richiedano da parte dell'appaltatore disponibilità di particolari attrezzature; non si tratta di appalti che richiedano nell'appaltatore particolari competenze tecniche. No, si tratta di un appalto che consiste esclusivamente in questo: nel porre a disposizione (« fornire », dice il documento ufficiale) all'amministrazione delle ferrovie dello Stato un determinato quantitativo di lavoratori adatti e capaci di eseguire un determinato lavoro. E le ditte appaltatrici non si prendono nemmeno la briga di selezio-

narli (perché devono essere giudicati idonei dalle ferrovie dello Stato); le ditte appaltatrici non li dirigono nemmeno, perché la direzione tecnica, la sorveglianza tecnica dei lavori e dei lavoratori è demandata ai funzionari delle ferrovie dello Stato. Quindi le ferrovie dello Stato sottopongono questi lavoratori a una selezione medica e professionale, vedono se hanno la capacità fisica e la capacità di mestiere adatta per assumere certe responsabilità e per adempiere a certi lavori: per assicurare cioè determinati servizi mediante la loro opera. L'amministrazione ferroviaria li sorveglia, li guida; ed infligge anche delle punizioni, quando è il caso. Quando giunge il momento di pagarli, di assicurare ad essi un trattamento, l'amministrazione delle ferrovie passa i denari all'appaltatore e volge pudicamente lo sguardo da un'altra parte fingendo di ignorare quel che succede. Ma quel che succede lo sanno tutti.

È un dato ufficiale, direi, questo che io vi sto per fornire: lo si può leggere nella relazione Corbellini al bilancio dei trasporti al Senato. In tale relazione leggiamo che lo Stato corrisponde a questi signori appaltatori una somma, per ogni lavoratore che essi assumono, pari ad una spesa annua che va dalle 800 mila lire (massimo), per il servizio movimenti, alle 506 mila lire (minimo): una spesa media annua, quindi, di 668 mila lire per ogni lavoratore anticipata dallo Stato a questi signori, veri pubblicani del nostro secolo, mercanti di carne umana (diceva quel mio amico), negrieri (diceva un altro), certo mercanti di manodopera (confermo io), i quali — e questo è quanto mai istruttivo e interessante — corrispondono in media, secondo dati inoppugnabili, solo 496.305,90 lire a ogni lavoratore per 270 giornate lavorative all'anno, lucrando conseguentemente circa 200 mila lire per ogni lavoratore da essi fornito alle ferrovie dello Stato.

Che le ferrovie dello Stato abbiano bisogno di forniture di carbone, di forniture di legname, di forniture di acciaio, di forniture — non so — di cavalli, in circostanze eccezionali, passi; ma che abbiano bisogno di forniture di uomini è cosa, onorevole ministro, della quale io non faccio colpa a lei, giacché è un sistema che perdura da lungo tempo, ma è un sistema fuori del tempo, fuori della coscienza e fuori, direi, della realtà tollerabile.

Il collega Lizzadri ricordava poco fa che la nostra Repubblica, lo Stato italiano, la patria di tutti gli italiani, è una repubblica fondata sul lavoro. Basterebbe questo, che è il principio fondamentale, l'articolo 1 della nostra

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

Costituzione, per dare un senso alle mie parole e per far sostare pensosi tutti voi di fronte e di contro a questi fatti e a questi dati inconfutabili che denunciano un mercato e uno sfruttamento, anzi, un supersfruttamento di lavoratori. Un'azienda statale come quella delle ferrovie non può sopportare un sistema di questo genere; non può sopportare che esso permanga o che addirittura si estenda. Del resto, a espellere da quello che ho chiamato il corpo vigoroso delle ferrovie dello Stato questa genia di pubblicani e di sfruttatori della miseria del popolo italiano vi sarebbe tutto da guadagnare, e per molte considerazioni, onorevole ministro.

Io ho il più grande rispetto per i funzionari delle ferrovie dello Stato, ma essi sarebbero i primi ad essere grati a un provvedimento di legge che li liberasse da quelle assiduità opprimenti degli appaltatori e dei loro fiduciari, che tanto discredito e tanto dubbio (o false certezze) fanno sorgere a tutto danno del prestigio degli uffici e di chi gli uffici regge.

Poc'anzi, poche ore fa, il collega Pino vi ha detto qualche cosa che fa riscontro a quel che cautamente io qui vi rappresento: dico « cautamente », perché non voglio divergere dal fine che mi propongo e che è chiaramente indicato nel mio ordine del giorno. E, del resto, basta cautamente accennare a ciò cui io ho accennato, perché, disgraziatamente, è dall'esperienza della vita di ogni giorno che tutti noi sentiamo espresse queste false certezze — le chiamo « false certezze » — questi dubbi, queste lesioni del prestigio degli uffici e di chi gli uffici regge. Specialmente in taluni reparti di detti uffici, certe protezioni, certe tolleranze sono denunciate dalla esperienza di ogni giorno e sono denunciate persino dai dati; perché — dicevo prima — il sistema, che è basato sulla lesina del salario dei dipendenti, è basato anche sulla lesina dei servizi apertamente autorizzata. L'appaltatore ha degli obblighi contrattuali: non avrà mai la spinta a migliorare i servizi, ma ha il naturale interesse ad assicurare il servizio nel minimo contrattuale necessario. Fare qualcosa di più significherebbe rimetterci; nella specie, significherebbe perdere la determinata aliquota di guadagno alla quale da decenni egli è abituato e che si aggira oggi sulla media di 170 mila lire, almeno, per ogni lavoratore che egli « vende » alle ferrovie dello Stato! E vende ferrovieri — ripeto — perché vende frenatori, guardamerci, smistatori di merci, meccanici specializzati, pulitori di vetture, pulitori e ripassatori di locomotive e di locomotori. Onorevole ministro, sono ferrovieri senza divisa, senza diritti,

senza pensione, senza stato giuridico di sorta: ecco cosa sono i dipendenti degli appaltatori dei servizi delle ferrovie dello Stato!

La voracità degli appaltatori non ha limiti né scrupoli. Le do dei dati, onorevole ministro, che credo le risultino per esserle stati trasmessi dal sindacato italiano lavoratori appalti ferroviari. Sono dati e cifre facilmente accertabili. Per esempio: una ditta ha l'appalto per la pulitura delle vetture ferroviarie.

Negli appalti viene presa come unità di giornata lavorativa, per il calcolo della giornata-uomo, la cifra di cinque vetture-tipo e mezza: cioè, i tecnici delle ferrovie calcolano che per assicurare la pulizia di una vettura-tipo occorra un determinato periodo di tempo e un determinato lavoro, tali che un uomo in una giornata non possa pulire più di cinque vetture e mezza. Quindi, si corrisponde quella media delle 668 mila lire ogni cinque vetture e mezza, all'appaltatore (s'intende, *grosso modo*). È stato accertato che gli appaltatori sanno far pulire 15 e anche 16 vetture al giorno ai loro dipendenti: il lavoro di tre uomini! Quintuplicano il guadagno sull'uomo! Già per il salario che corrispondono a quell'uomo hanno un utile di 171 mila lire, che nessuno saprà mai dire donde venga e come si giustifichi; ma poi, con il supersfruttamento cui sottopongono l'uomo, realizzano l'economia piena di altri due uomini!

Ladri in guanti gialli, e con contratto firmato in tasca, sono costoro! Ma si dirà: è proprio esatto questo? Noi crediamo a queste cifre, onorevole ministro. Ella potrà farle controllare, ma, attenzione!, le faccia controllare da persona che ella possa guardare negli occhi per vederne lo sguardo limpido. E ciò perché succedono fatti molto significativi. Ad esempio: rimproverato in sede di riservata trattativa sindacale, or è una settimana, un appaltatore disse: « Ma chi vi dice che il vostro organizzato lavori più di quanto dovrebbe lavorare? È vero che fa 16 vetture al giorno, ma guardate come le pulisce. Se le pulisse come dovrebbe per contratto, non potrebbe mai arrivare a pulirne più di cinque e mezza o sei. Che v'importa se io le faccio « passare » lo stesso le mie 16 vetture? ». Ed ecco perché si sentono degli odori non precisamente di acqua di colonia su certi treni e su certe vetture, ed ecco perché certe volte notiamo nelle vetture, per quanto attiene alla pulizia delle stesse, qualcosa che non fa certo onore e non ci accredita come livello di civiltà nei confronti degli stranieri, e nem-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

meno nei confronti della nostra coscienza, onorevole ministro.

Sono fatti, questi, che discendono dal sistema che, come noi abbiamo detto, sopravvive al principio affermato e realizzato dalla statalizzazione del servizio ferroviario; sistema che sopravvive privo di ogni giustificazione tecnica, giuridica e morale; sistema che ci è stato imposto, nella elefantia ed oppressiva imponenza di oggi, da una delle più clamorose e odiose manovre della dittatura fascista. Decreto del 1923: circa 50 mila ferrovieri gettati in mezzo alla strada. Fu il ministro Ciano (cosiddetto « buonanima ») l'iniziatore e il promulgatore del decreto; lui diede il via a quella che abbiamo chiamato la *grande cureé*; ma la *grande curée*, onorevole ministro, parlo a lei che è un galantuomo, deve cessare! Deve cessare nell'interesse del servizio, chè, trattandosi di servizio nelle varietà tipicamente ferroviarie, di servizio carico di responsabilità quale è appunto il servizio di manutenzione delle linee, di sorveglianza delle linee, di frenaggio, di guardiamerci ecc., è giusto affidarsi a persone che abbiano, sì, gli obblighi, lo spirito di sacrificio, il senso del dovere e la capacità professionale dei ferrovieri, ma anche il trattamento, lo stato giuridico, e, in definitiva, il riconoscimento da parte dell'amministrazione statale; riconoscimento, stato giuridico e trattamento che, in conclusione, hanno tutti i ferrovieri. Perché la stortura è questa: che costoro, *ratés* alle dipendenze degli appaltatori privati (che con un cenno li possono sbattere in mezzo alla strada), lavorano spalla a spalla con i compagni più fortunati che hanno l'onorata divisa del ferroviere ed il modesto trattamento del ferroviere (che però è un trattamento, non è la mancanza di ogni configurabile trattamento, non è la mancanza di ogni protezione di diritti, di ogni e qualsiasi stato giuridico). E qualche volta forse — e per essere più anziani e per avere durato nel servizio e nel sacrificio più a lungo che non il collega più giovane, ferroviere — i dipendenti della ditta appaltante sono più esperti, più provati che non i loro colleghi in divisa.

Ma la questione non è nuova, onorevole ministro. Ella la conosce sotto tutti gli aspetti. La conosce sotto l'aspetto della dannosità che questo sistema arreca all'amministrazione delle ferrovie dello Stato. La conosce sotto l'aspetto della nefasta, corruttrice — diciamolo pure — influenza che il sistema dell'appalto esercita nell'ambiente col quale viene a contatto. La conosce sotto l'aspetto

sociale e sotto l'aspetto morale, per l'indebita appropriazione di questi miliardi defraudati a dei modestissimi lavoratori senza uno *status*, e incamerati senza rischi e senza meriti. La conosce storicamente, per il modo come è sorta. Quindi ella è perfettamente convinto che lo sconcio deve finire.

Sebbene un ministro debba essere prudente, in questo io spero di trovarla d'accordo, onorevole ministro: bisogna romperla con il sistema degli appalti, nell'interesse di tutti, e innanzi tutto del servizio. Bisogna farla finita. Bisogna cacciare dagli uffici, dalle linee e dalle officine questi negrieri, questi mercanti di manodopera. Vi saranno degli interessi da superare: li superi, onorevole ministro, perché, come abbiamo detto, sono interessi né onesti né legittimi. Vi saranno delle connivenze e delle complicità da disperdere: le disperda, ovunque si annidino, da qualsiasi posto si mostrino. Le disperda, onorevole ministro, perché sono o il frutto dell'insipienza o le figlie della corruzione.

Ma tutto ciò non può avvenire se non in un modo solo, onorevole ministro. La fine di questo supersfruttamento dei dipendenti delle ditte appaltatrici e di questo supersfruttamento dell'amministrazione delle ferrovie da parte delle stesse ditte deve avvenire senza trascurare (perché non possono essere trascurate) le conseguenze che l'abolizione del sistema andrebbe ad avere sulla massa dei dipendenti delle ditte appaltatrici. Si è dato in passato il caso di servizi appaltati e riassunti poi in gestione diretta o in economia dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato; ma generalmente si è fatto questo in un modo per lo meno irrazionale, cioè assumendo direttamente il servizio e collocando ai posti di tale servizio il personale delle ferrovie dello Stato. Né diversamente poteva farsi, si può obiettare. La conseguenza però è stata che i dipendenti delle ditte appaltatrici, che per decenni avevano sorvegliato e mantenuto le linee, avevano risanato i binari, avevano fatto tutto quello che interessava e che il funzionamento delle ferrovie richiedeva, si sono trovati sul lastrico. È così.

Dicevamo che il sistema ha un aspetto immorale ed antisociale, che si concretizza in un trattamento di supersfruttamento e in un vero affamamento dei lavoratori dipendenti dalle ditte appaltanti. Di conseguenza, abolire il sistema deve significare anzitutto operare sotto il segno della giustizia riparatrice nei confronti di costoro, che sono le vittime dirette del sistema. Non può completarsi l'abolizione del sistema se non con

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

una serie di misure di assorbimento del personale che già apparteneva alle ditte appaltatrici; personale già selezionato dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato e già sperimentato attraverso un servizio, alle volte ventennale e più, espletato nelle ferrovie dello Stato. Tale assorbimento non potrà arrecare altro che vantaggi all'amministrazione ferroviaria, perché il sorvegliante di linea, il guardiano merci, il frenatore con 20 anni di esperienza fatta sotto la ferula dell'appaltatore, servirà ottimamente le ferrovie dello Stato nelle sue nuove condizioni (con un trattamento certamente più umano, con uno stato giuridico che gli garantisca il domani), e nello stesso tempo potrà mettere a vantaggio delle ferrovie una esperienza che, per esempio, il giovanissimo vincitore del concorso per quel posto non potrà avere.

Ma, poi, è naturale: il problema lo si risolve solo così, perché, se è richiesta da una esigenza di giustizia l'abolizione di questo sistema, è evidente che ciò non può avvenire sotto il segno della ingiustizia proprio nei confronti di chi è lì ad attendere da tanto tempo una riparazione. Non possiamo cioè domani, abolito il sistema, andare a completare l'antico sfruttamento di questi 20 mila, per esempio, lavoratori con la miseria della disoccupazione. Sarebbe qualche cosa, onorevole ministro, che ripugna persino al pensiero!

Come si può fare allora? Esiste una legge che è stata presentata al Senato da persone che se ne intendono, il senatore Massini e il senatore Bitossi; una legge che prevede — premessa la cessazione del sistema dell'appalto a ditte private — la sistemazione del personale dipendente dalle ditte appaltanti in un ruolo speciale dell'azienda delle ferrovie dello Stato. È una soluzione da studiare che non dovrebbe essere impossibile. Non ci si venga a dire che già vi è soprannumero di personale, perché il personale per i servizi assicurati da questi 20 mila lavoratori voi non lo avete, evidentemente, e perché altrimenti non potreste giustificare, nemmeno con il rispetto della tradizione, la concessione di un certo numero di servizi ferroviari in appalto. Del resto si tratta di lavoratori che possono rendere alle ferrovie dello Stato certo molto più di quanto queste possono loro corrispondere come retribuzione.

Ad ogni modo io non voglio anticipare la discussione del progetto di legge suddetto: mi limito a segnalarlo come molto opportuno e come degno di studio per la rimozione di questa che è un'autentica vergogna. In at-

tesa, però, si potrebbe adottare una specie di regime concordatario, affidando i lavori esclusivamente a cooperative costituite fra i dipendenti delle ditte appaltatrici; queste dovrebbero naturalmente essere subito estromesse per porre fine alla attuale situazione di vero taglieggiamento del sudore e della miseria umana.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Parecchie di queste cooperative lavorano già.

BORIONI. È vero, onorevole ministro, ma nel contempo, e quasi a compenso di ciò, se ne estromettono altre che lavorano in maniera più che soddisfacente. In questi ultimi quindici giorni, per esempio, mi è stato segnalato il caso di tre cooperative, tra cui quella del tronco Portocivitanova-Albacina, che da parecchi mesi è stata, per così dire, sfrattata dai lavori, avendo l'amministrazione riassunto la linea in manutenzione diretta. La conseguenza è stata enorme: le 44 famiglie dei soci della cooperativa hanno avuto anche lo sfratto dalle case che venti anni fa erano state costrette ad abitare contro la loro volontà. Si è verificata, cioè, questa strana situazione: che allora (quando per quelle famiglie era più comodo situarsi in zona ove potessero integrare il lavoro sulla linea con qualche altra piccola attività) esse sono state obbligatoriamente immesse in queste case, mentre oggi (con la situazione di carenza di abitazioni che tutti conosciamo) ne vengono, altrettanto coattivamente, cacciate fuori. Ed esse non hanno da scegliere: devono andare sotto le stelle.

E le state mandando via. Questi 44 padri di famiglia mi hanno scritto l'altro ieri, onorevole ministro, e chiedono di parlare con lei perché non credono che il ministro conosca il trattamento che ad essi si fa. Nella loro ingenuità credono che si tratti dell'iniziativa incontrollata di qualche funzionario periferico. Invece le ferrovie hanno agito con tutti i timbri e, a quanto pare, con tutte le approvazioni. Vi è tanto di ingiunzione: «Lasciate le case che vi abbiamo obbligato ad abitare; andate: dove, non ci importa». «Ma non troviamo casa!...». «Non ci importa; andate via; vi diamo un altro mese di tempo: pagateci i canoni di affitto arretrati».

E dove vanno costoro? Ammesso che abbiano la fortuna di trovare una casa, per il solo fatto che la cooperativa è stata defenestrata dalla gestione dell'appalto e sono subentrati i suoi funzionari, sono anche senza lavoro e senza salario. E, di questi 44 padri di famiglia, almeno i tre quarti hanno i capelli brizzolati, e qualcuno li ha addirittura

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

bianchi. È gente che ha dato tutto alle ferrovie dello Stato e che dalle ferrovie dello Stato non ha avuto niente.

La cooperativa esisteva da tre anni. Prima le ferrovie dello Stato conoscevano solo l'appaltatore, che prendeva dieci, dava sei all'operaio, intascava quattro, e chi s'è visto s'è visto. Oggi si dice: le ferrovie dello Stato devono rimuovere il sistema; e lo stiamo rimuovendo. Ma in questo modo, no. Pare che qualcuno, alla chetichella, voglia divertirsi a creare, a sua insaputa, onorevole ministro, delle difficoltà. Il tentare di risolvere il problema in questo modo significa infatti far finta di risolverlo e nello stesso tempo suscitare contro la rimozione del sistema le resistenze delle masse degli operai (che dovrebbero essere invece i primi a beneficiare di tale rimozione): perché le ferrovie dello Stato sono fatte, sì, di materiali, di locomotive, di macchine e di rotaie, ma sono fatte anche di padri di famiglia, di gente che su quelle rotaie fa correre il treno, di gente che mette dello spirito di sacrificio e della passione per rendere operante questo grande complesso. Vi è, cioè, il materiale uomo, che è più che un materiale: perché ha l'intelligenza, ha degli affetti e ha dei diritti che non devono essere calpestati da alcuno, e tanto meno da uno scalzacane appaltatore: da un ladro che ha rubato a man salva dal 1905 ad oggi; genia che, voi lo sapete, è la nemica del buon andamento dei servizi, è la lesinatrice dei servizi, è la sfruttatrice di tutti quei disgraziati.

Lo Stato ha il dovere di intervenire, ma ha il dovere di intervenire massimamente a tutela di questi lavoratori: non per metterli in mezzo alla strada, ma per dare loro sia pur tardivamente quei riconoscimenti così a lungo negati, per porre riparo a una situazione irregolare così a lungo protrattasi, e per dare riconoscimento ad un lavoro per tanto tempo onestamente prestato, che dà a chi lo ha prestato pieno diritto di essere assunto nell'azienda statale.

Consequente, onorevole ministro, viene allora il nostro suggerimento, che poi è istanza che voi conoscete perché sale dalle organizzazioni sindacali di ogni tipo e di ogni corrente della categoria; suggerimento che va così completato: da una parte, abolizione del sistema degli appalti, che è irrazionale, atecnico, superato; dall'altra, sistemazione riparatrice del personale dipendente dalle aziende appaltate nella famiglia dei ferrovieri italiani, della quale essi virtualmente, e con tutti i titoli, da decenni fanno parte: solo cioè per tutto ciò che attiene ad adempimento di

doveri, ad assoggettazione a controlli, a richiesta di sacrifici, con esclusione da tutto ciò che riguarda riconoscimento di diritti.

Non vorrei tediarvi — né l'ora me lo consentirebbe — con altri dati, che io comunque, onorevole ministro, mi permetto di tenere a sua disposizione per il caso improbabile che le servano; e dico improbabile perché ella i dati li ha da altre fonti ben più autorizzate e ben più competenti che non siano quelle imperfette alle quali posso attingere io.

Noi in conclusione vi chiediamo qualche cosa che soddisfi il principio della statizzazione delle ferrovie ed assicuri le esigenze del servizio, moralizzando gli uffici e restituendo ad essi decoro, autorità e prestigio; e al tempo stesso vi chiediamo qualche cosa che renda finalmente giustizia a un numero notevole di lavoratori che hanno consumato in miseria la loro vita al servizio dell'amministrazione statale: vi chiediamo in sostanza la cessazione di un sistema che sa di cose sopravvissute al loro tempo e che non hanno più ragione di sussistere; sistema che non è consentito dalla comune coscienza dei cittadini onesti, dalla legge fondamentale dello Stato e nemmeno dagli interessi della collettività nel settore in cui il sistema si attua.

Pertanto ella, onorevole ministro, non consentirà il perdurare del sistema, perché gli interessi della collettività ella ha il dovere di tutelarli, e la legge fondamentale dello Stato ella ha il dovere di attuarla anche nei confronti di questi *ratés* — così li abbiamo denominati — dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, sia nello spirito che quella legge illumina, sia nella lettera che quello spirito esprime. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

CHIARAMELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, avrei voluto evitare questo mio intervento sul bilancio dei trasporti, ma le tristissime condizioni e l'abbandono completo in cui viene lasciato il Piemonte in materia di comunicazioni ferroviarie mi obbligano, come rappresentante al Parlamento, a intervenire.

Sarò brevissimo, come al solito, e riepilogherò le varie deficienze cercando anche di precisare le responsabilità. Accenno brevemente alla causa prima di questa deficienza, e cioè all'isolamento completo di tutta la rete piemontese, dovuta, per quanto concerne la trazione elettrica, alla corrente trifase e non continua che ancor oggi delizia tutte le linee piemontesi. La colpa di ciò va attribuita

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

all'ex ministro Corbellini, non certo di fausta memoria per noi piemontesi, il quale, d'accordo col suo capo compartimento di Torino, ha isolato Piemonte e Liguria dal resto d'Italia per utilizzare 50 miliardi a migliorare altre linee, in altre regioni. Così si invia in Piemonte per la consumazione tutto il materiale vecchio sia di linea sia rotabile della trifase, e pare vi siano poche prospettive di uscire da questa situazione.

Tutto ciò premesso, passo a citare il disservizio che si ha sulle grandi linee di comunicazione e particolarmente sulla Torino-Roma, soggetta a sistematiche e pressoché mensili interruzioni, che durano sempre qualche giorno.

La velocità commerciale dei treni, sulla linea tirrenica Torino-Roma via Pisa, è troppo bassa, e citiamo a questo proposito alcuni esempi caratteristici. Se da Torino qualche viaggiatore perde il direttissimo n. 15 delle 12,30, ultimo treno diurno per Roma via Genova-Pisa (che arriva a Roma alle 23,40), può utilizzare l'automotrice A.567 delle 13 per Piacenza, che con due cambiamenti, a Piacenza e a Bologna, lo porta a Roma (treno E.535) alle 23,15: partendo mezz'ora dopo si arriva 25 minuti prima per la più lunga via Bologna-Firenze. Così pure, se da Roma qualcuno perde il direttissimo n. 4 delle 10,10 (che arriva via Pisa a Torino alle 20,10), può partire subito dopo con il rapido R.522 delle 10,20 via Firenze-Piacenza, e arrivare a Torino alle 19 (treno A. 568): partendo 10 minuti dopo si arriva 70 minuti prima.

La conclusione è che potrebbe apparire opportuno far passare le comunicazioni più rapide fra Torino e Roma per la più lunga via Alessandria - Piacenza - Bologna - Firenze piuttosto che per la via Genova - Pisa. Ma allora occorrerebbe stabilire buone coincidenze a Piacenza con i rapidi da e per Milano, serbarvi dei posti prenotati (soprattutto in senso discendente è ben raro trovar posto a Piacenza), migliorare, o meglio — direi — rifare, l'armamento della vecchissima Alessandria - Piacenza che è in uno stato disastroso, ed elettrificare il tratto Voghera-Piacenza che è ancora oggi a vapore.

Questo risolverebbe anche il problema delle comunicazioni di Torino e del Piemonte con l'Emilia e con la Romagna. Notiamo, senza invidia ma con ammirazione, che Genova, la quale una volta era legata a Torino nelle lunghe e difficili comunicazioni attraverso l'Emilia via Voghera-Piacenza, si è ora svincolata da tutte le difficoltà ottenendo due

coppie di elettromotrici giornaliere (al mattino e alla sera nei due sensi) che da Genova-Brignole per Sarzana e Parma raggiungono rapidamente Bologna e ne ritornano: sono per viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe.

È ridicolo che da Bologna esistano due partenze mattutine (a meno di non partire alle 2,25 di notte) che raggiungono Torino alle 11,52 e alle 12 (a 8 minuti di distanza l'una dall'altra) e che fanno perdere completamente la mattinata all'uomo d'affari e al commerciante emiliano. Che con Bologna si ritorni almeno al 1938, quando esistevano due automotrici dirette Torino-Bologna e viceversa, appare proprio necessario; e meglio sarà se queste potranno altresì fornire, con opportune coincidenze, una rapida comunicazione con Firenze e Roma.

Veniamo ora alla linea Roma-Torino-Parigi. Anche questa, che sembrava fino a pochi mesi or sono la comunicazione classica e rapida fra Parigi e Roma, sta per diventare lenta; e dovrebbe finire per essere abbandonata rispetto alla più lunga ma più rapida Roma-Milano-Losanna-Parigi. La commissione svizzera del Sempione, di cui fanno parte anche degli italiani (fra questi il professor Colonnetti), ha lavorato magnificamente riducendo al minimo le fermate alle dogane di Briga e Vallorbe e accelerando al massimo il percorso svizzero. Eccone i risultati: da Roma si parte via Torino-Modane alle 10,10 (per viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe) e alle 12,20 con il treno di soli vagoni-letto; i due convogli arrivano uniti a Parigi (*gare de Lyon*) alle 9,14 dell'indomani. Per la via Firenze-Milano-Losanna si parte da Roma alle 13,40 (rapido R. 30 per viaggiatori di 1^a e 2^a classe), cioè tre ore e mezza e un'ora e venti dopo i due treni via Torino, e si arriva via Firenze-Losanna (con eventuale vagone-letto da Milano) alle 9,07 dell'indomani alla *gare de Lyon*, ancora sette minuti prima dei due lenti convogli via Torino-Modane. Al ritorno si avrebbero le stesse differenze, se, per una incongruenza di orari che certo gli attivissimi milanesi otterranno presto di riparare, il treno O. S. (Parigi *gare de Lyon*, partenza alle 20.30; Milano, arrivo alle 8,08), non perdesse per 12 minuti la coincidenza col rapido Milano-Roma delle 8,20 (Roma, arrivo alle 15). In parallelo, per la via Modane-Torino il treno che parte dalla *gare de Lyon* alle 19,50 arriva a Roma per la parte vagoni-letto alle 16,05 e per la parte vetture normali alle 19,05 (sempre dell'indomani). E pensare che attraversando via Milano la Svizzera occorre subire quattro visite doganali, mentre via Torino le visite

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

sono due sole! Non resta che invocare una commissione del Moncenisio che, come quella del Sempione, ottenga risultati importanti per mantenere questa vitale comunicazione. Ma è evidente che, se non si fa nulla, inesorabilmente il traffico si sposterà sull'altra direttrice.

Ed eccoci ora a parlare della linea Torino Savona-Ventimiglia. Si potrebbe cercare di ottenere ancora qualcosa di meglio rispetto all'estate trascorsa. Si tratta, da Torino a Savona, di 149 chilometri elettrificati. Un unico diretto li percorre in due ore e quaranta minuti, ma tutti gli altri in tre ore e più; e i ritardi e gli intoppi frequenti sono dovuti all'unico binario esistente (la massicciata attende sempre il ripristino del 2° binario asportato dai tedeschi). Con un po' di buona volontà questa Torino-mare dovrebbe essere ancora migliorata. E qui occorre ricordare che, quando già a piè d'opera s'erano portate le rotaie e le traverse per il collocamento del doppio binario, improvvisamente, per armare una linea nel meridione, il generoso onorevole Corbellini provvide ancora una volta a trasportare nel sud tutto il materiale, e del doppio binario — come ho detto — non s'è più parlato.

La linea Torino-Arona è invece semiabbandonata e il traffico internazionale di un tempo dalla Svizzera per Nizza-Marsiglia è completamente spento. Anche qui si tratta di soli 125 chilometri, che automotrici moderne potrebbero percorrere in una ora e mezza. Ma ormai molti viaggiatori torinesi preferiscono recarsi a Milano per trovar posto sicuro sui treni per Arona-Domodossola-Losanna e Berna (Sempione e Lotèberg).

Anche per la linea Torino-Milano-Venezia dobbiamo lamentare qualche inconveniente. Mentre le comunicazioni con Milano sono frequenti, se pur lente (soltanto le tre coppie di rapidi coprono velocemente il percorso), occorre insistere per i collegamenti diretti con Venezia (e di qui con Trieste o Udine). Il rapido delle 16 da Torino con arrivo a Venezia alle 21,30 (ore 5.30 di percorso) costituisce una ottima comunicazione, che non ha però la sua reciproca da Venezia a Torino (la più rapida compie il percorso in ore 6,20). Le carrozze dirette Torino-Venezia e Venezia-Torino (ad eccezione di quelle del rapido R. 95) sono quasi sempre attaccate ai diretti più lenti e con troppo lunghe fermate a Milano.

Per quanto concerne la comunicazione diretta Torino-Ginevra, in attesa del... traforo del monte Bianco era stata almeno in-

vocata una carrozza diretta Torino-Culoz-Ginevra (Genova l'ha già ottenuta con Ginevra per la via Milano-Sempione). Qui evidentemente sono gli svizzeri che se ne disinteressano; perché preferiscono far percorrere più chilometri sulle loro linee via Sempione. Ma dovrebbero essere favorevoli i francesi. Si potrebbe chiedere una vettura diretta Genova-Torino-Culoz-Ginevra.

E infine accennerò anche alle vecchie linee che devono essere ricostruite e alle nuove di cui si chiede la costruzione.

La linea Cuneo-Nizza, voluta e desiderata da tutto il Piemonte e dalla Svizzera, linea internazionale di importanza eccezionale che dovrebbe unire la « costa azzurra » attraverso il Piemonte, la Svizzera e il centro-Europa, è stata finora in parte ostacolata, per quanto riguarda la sua ricostruzione sul suolo francese, dalla direzione generale delle nostre ferrovie.

Da anni attende la sua esecuzione la Gareggio-Imperia, che dovrebbe unire... all'Italia la provincia d'Imperia, mal servita da una linea litoranea ad un solo binario.

Non parlo poi delle stazioni di Torino e di molte altre del Piemonte, che tuttora attendono di essere ricostruite.

Queste, onorevole ministro, sono in sintesi le aspirazioni del Piemonte, che non è certamente l'ultima regione d'Italia. Il Piemonte finora non ha mai chiesto, ma ormai non può e non deve essere ulteriormente trascurato. Onorevole ministro, si ricordi che è necessario intervenire non più con promesse, ma con rapidi ed energici provvedimenti, per riparare ai torti fatti negli anni decorsi a questa seria, laboriosa ed onesta regione. (*Applausi*).

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

« La Camera,

invita il Governo a provvedere una buona volta alla ricostruzione, tanto necessaria e tanto attesa dalle popolazioni interessate del tronco ferroviario Carpinone-Roccaraso ».

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, intervenendo in questa discussione, così tranquilla e serena, desidero richiamare anch'io — dopo che lo hanno fatto, con vibrata eloquenza, gli ottimi colleghi onorevoli Paolucci, Sammartino e Lopardi — l'attenzione del ministro dei trasporti, di cui conosco ed ammiro la sagacia

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

ed il fervore, sul problema che tanto ci interessa e ci appassiona: la ricostruzione del tratto di ferrovia Carpinone-Roccaraso sulla linea Sulmona-Vairano, che le truppe tedesche in ritirata purtroppo distrussero nel tragico autunno del 1943.

Non mi si dica che al Parlamento interessa la politica dei trasporti nel suo insieme e che, in sede di interrogazioni, il ministro può dare chiarimenti intorno a particolari problemi. No. Questo, che pare un particolare problema, si inquadra nel più vasto problema del completamento della ricostruzione ferroviaria, di cui si sono occupati spesso i precedenti ministri dei trasporti ed anche il ministro del tesoro onorevole Pella (che, parlando a questa Camera del piano di pubblici investimenti formulato dal Governo, accennò espressamente al programma per il « completamento » della ricostruzione ferroviaria), e di cui fa ampio cenno, con la precisione che gli è propria, l'onorevole Angelo Raffaele Jervolino nella sua splendida relazione, frutto della sua competenza, della sua solerzia, della sua passione profonda. Ed è, d'altra parte, un problema, che riguarda il collegamento di due regioni, gli Abruzzi e il Molise, sia fra loro, sia con Roma e con il mezzogiorno d'Italia, e, in un certo senso, riguarda tutta l'Italia, ove si pensi all'importanza turistica della zona: su di essa trovansi infatti le stazioni ferroviarie di Carovilli, Capracotta e Roccaraso (centri di soggiorno montano di grande attrattiva per il clima saluberrimo e la poetica pastorale bellezza, ed ottime stazioni di *sports* invernali per chi ama il moto, l'agone, il brivido), e quella di Revisondoli, la quale, essendo a metri 1267 sul livello del mare, è, dopo la stazione del Brennero, la più alta di Europa.

Del problema si è comunque parlato anche altre volte, proprio in sede di discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti. Prima, peraltro, di esaminarlo desidero rendere ampio omaggio al meritato sforzo di ricostruzione compiuto dal Governo e dall'amministrazione ferroviaria nel campo dei trasporti su rotaia. E non trovo difficoltà a riconoscere i grandi sacrifici, di cui parla l'illustre relatore, sostenuti dal Ministero del tesoro per realizzare la ricostruzione finora attuata.

Ed eccomi all'argomento che forma oggetto anche dell'ordine del giorno da me presentato.

Nella seduta del 30 ottobre 1949 l'onorevole Camposarcuno, essendo ministro dei trasporti l'onorevole Corbellini, illustrò con passione di molisano un ordine del giorno, firmato

da lui e dagli onorevoli Sammartino e Sedati (io ero allora sottosegretario per le finanze), col quale si impegnava il Governo a provvedere senza indugio alla ricostruzione dei tronchi ferroviari Isernia-Vairano e Sulmona-Vairano, di assoluta necessità per la vita della regione molisana.

Orbene, l'onorevole Camposarcuno aveva appena iniziato la sua precisa illustrazione, sottolineando il danno che al Molise (una delle poche regioni d'Italia nella quale la ricostruzione ferroviaria non era stata effettuata, malgrado le poche linee ivi esistenti) derivava dalla mancata ricostruzione dei tronchi Isernia-Vairano e Carpinone-Roccaraso sulla linea Sulmona-Vairano, quando il ministro Corbellini lo interruppe con le parole: « queste ricostruzioni sono già in programma »; e accettò poi « senz'altro » l'ordine del giorno. Si impegnò, così, il Governo, se le parole hanno per esso lo stesso significato che hanno per noi, a « ricostruire senza indugio i due tronchi ».

Anche il ministro D'Aragona, rispondendo ad una mia interrogazione, dichiarò il 9 aprile 1950 essere compreso « il completamento dei due tronchi Isernia-Vairano e Carpinone-Roccaraso sulla linea Sulmona-Vairano », che attraverso tutto l'Appennino centro-meridionale corre dalle porte della Campania al cuore della montagna abruzzese, « nel programma di ricostruzione delle ferrovie ». Precisò che si prevedeva occorrere la spesa di circa 1200 milioni per il primo tratto e di circa 2100 milioni per l'altro.

E il ministro Campilli, succeduto al ministro D'Aragona, a seguito di altra mia interrogazione, mi assicurò l'8 maggio 1951 che « il problema della ricostruzione della linea Vairano-Isernia-Roccaraso » era tenuto « particolarmente presente » dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Bisogna ora serenamente dare atto all'amministrazione dei trasporti che essa va mantenendo l'impegno relativamente al tratto Isernia-Vairano. Sono stati ripresi — sia pure a seguito di premure, sollecitazioni verbali, epistolari, telegrafiche, vibrato messe a punto e perfino minacce, pervenute dalle popolazioni interessate, dalle loro rappresentanze politiche ed amministrative e da enti locali, che con interrogazioni numerose e continue nella stampa di ogni colore ed in accesi convegni tenuti, come avete sentito, a Castel di Sangro, Campobasso e Pescocostanzo hanno richiamato l'attenzione del Governo e del suo capo sulla necessità di risolvere il problema evitandosi sopraffazioni ...legali e la politica

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

dei due pesi a delle due misure — i lavori di ricostruzione del viadotto, lungo 700 metri, da Santo Spirito sino alle porte di Isernia, già di 44 arcate, ognuna di dieci metri di apertura, con una travata metallica di 60 metri di luce, sia al di qua che al di là del gigantesco arco parabolico di cemento armato ricostruito sull'orrido dell'abisso del Carpino. È da ritenere che la grandiosa ardita opera d'arte sarà presto completata. E presto sarà completata la ricostruzione degli altri viadotti (Rovacupa, Lucito e Riccione, che trovansi sul tratto Isernia - Sant'Agapito), dei ponti e della sede stradale, nonché dei fabbricati della linea. Sono stati stanziati 165 milioni per il viadotto di Santo Spirito e 276 milioni per il resto. Sembra che i lavori di armamento nel tratta Vairano-Roccavindola debbano essere terminati entro il marzo del 1952. Su tale tratto, escluse le stazioni, tutte le opere d'arte sono finite. Distesi i binari, la linea potrebbe essere aperta all'esercizio.

Il ministro Campilli, del resto, con la sua fervida anima di realizzatore è stato, in proposito, molto esplicito. Nel luglio scorso inviava ai suoi amici di partito, senatore Ciampitti e onorevoli Sammartino e Sedati (ma i partiti qui non esistono, ché tutti i deputati e senatori degli Abruzzi e del Molise costituiscono un blocco solo di fronte al problema) una lettera, che cominciava così: « In relazione alle vostre vive premure, sono lieto di comunicarvi che il ripristino della linea Isernia-Vairano sarà proseguita nel corrente esercizio finanziario per essere portato a termine entro il primo semestre del 1952 ».

Guardiamo perciò con fiducia verso l'avvenire (il 30 giugno 1952 non è lontano) per quanto si riferisce al predetto tronco, che consentirà a parte del Molise un collegamento molto più rapido, economico e comodo con Roma e con le regioni del Mezzogiorno. Abbiamo nel cuore una grande gioia, che è tanto più grande in quanto solo pochi mesi fa, nel febbraio ultimo scorso, le pagine regionali erano piene del più grande scetticismo. Si scriveva accorati che era inutile insistere, perchè la ferrovia non si sarebbe ricostruita. A che protestare — si gridava — e sostenere l'importanza della strada ferrata, che corre come arteria centralissima attraverso un territorio disseminato di paesi; a che far rilevare la sua funzione di collegamento con Napoli e con Roma? Inutili cicalate sono le nostre, se l'incomprensione respinge il dramma umanissimo della regione. È una vergogna! si esclamava. Chi avrebbe potuto mai supporre che, una volta ricostruita la

parte centrale del viadotto di Santo Spirito, non si sarebbe ricostruito il resto? E ironicamente si scriveva che così avrebbe supposto anche Anselmo, il previdente crociato. E si aggiungeva che quella parte centrale che sorge isolata al centro della valle, accessibile solo agli uccelli, alle lucertole ed alle formiche, visto che in Italia mancava un monumento al ponte, ben poteva definirsi il « monumento al ponte ».

Anche al senatore Ciampitti, del resto, il sottosegretario Battista aveva dato il 16 gennaio 1951 una risposta tutt'altro che persuasiva, tanto da far toccare all'illustre parlamentare molisano i vertici dell'amarezza e della protesta. Disse l'onorevole sottosegretario che in quel momento non si poteva pensare ad una spesa che superava il miliardo per il ripristino della ferrovia Isernia-Vairano.

Ma i lavori si stanno ora, come ho detto, eseguendo ed il Molise ne è lieto. Pur auspicando che tutto si faccia con maggiore sollecitudine, soddisfatto ringrazia.

Ma grava ancora freddo e preoccupante il silenzio circa l'inizio dei lavori di ricostruzione della linea Carpinone-Castel di Sangro-Roccaraso. Nella lettera dell'onorevole Campilli dello scorso luglio, di cui ho parlato innanzi, si usa un linguaggio piuttosto ermetico, che ha lasciato e lascia tutti insoddisfatti, pieni di stupore e di amarezza. L'onorevole Corbellini il 30 ottobre 1949 in quest'aula, come vi ho ricordato innanzi, disse: « Accetto senz'altro l'ordine del giorno Camposarcuno, Sammartino, Sedati ». Quell'ordine del giorno impegnava il Governo a ricostruire senza indugio il tronco. Ecco ora, invece, l'onorevole Campilli scrivere così: « Il riattamento del tronco della linea Carpinone-Roccaraso sarà fatto in relazione alla disponibilità dei fondi che il Ministero del tesoro stanzierà a favore della parte straordinaria del bilancio dell'amministrazione ferroviaria in rapporto al programma di utilizzo dei fondi stessi, programma che sarà definito sulla base del grado di utilità e di necessità delle opere ».

Chi legge riporta subito l'impressione che si voglia porre di nuovo in discussione il « se » si debba ricostruire il tratto predetto. Il giudizio del grado di utilità e necessità del tronco Carpinone-Roccaraso non sarebbe ancora definitivo per gli organi ministeriali, perchè, in caso diverso, le subordinate sarebbero state relative solo alla effettiva messa a disposizione dei fondi in bilancio. Dico di più. Si riporta l'impressione, leggendo la lettera, che ci si voglia convincere che, quanto alla linea Isernia-Sulmona, bisogna

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

accontentarsi dei pezzi Carpinone-Isernia e Sulmona-Roccaraso, rassegnandosi per il resto ad una sospensione *sine die* che sembra sia la maschera dell'addio definitivo. Ma io allontano da me tale impressione. Mi rifiuto di credere che sia possibile discutere di nuovo intorno a ciò. No, non è possibile che il Governo venga meno a un impegno solennemente assunto di fronte ad un esplicito voto della Camera. Desidererei ad ogni modo, in proposito, una precisazione del nuovo ministro. Egli deve dichiarare che la ferrovia sarà indubbiamente ricostruita e che lo sarà senza indugio. Lo deve dichiarare, perché, se il ministro Corbellini accettò l'ordine del giorno di cui ho parlato (per cui l'onorevole Camposarcuno non insisté a che fosse votato dalla Camera), sarebbe davvero molto preoccupante se si dovesse constatare essere il Governo venuto meno ad un impegno solennemente assunto: assunto e riaffermato nel maggio 1950 dal ministro D'Aragona.

Quando, nel maggio 1950, i parlamentari molisani furono da lui ricevuti, il senatore D'Aragona, smentendo le voci correnti, dichiarò che la ricostruzione della ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano rimaneva un impegno del Governo, che in proposito, nella seduta del 30 ottobre 1949, si era trovato di fronte a un preciso voto della Camera. Egli aggiunse: « Effettivamente nell'immediato dopoguerra, nella situazione caotica di allora e per ragioni puramente contingenti ed ambientali, si procedette alla ricostruzione di alcune linee ferroviarie già condannate, precedentemente, alla distruzione e alla inazione dalla sopravvenuta concorrenza dei mezzi automobilistici, che in qualche luogo erano favoriti dalle condizioni topografiche dei luoghi precedentemente serviti dalla strada ferrata. Per altro, l'obiettivo esame della Vairano-Sulmona e della sua ricostruzione ha condotto tecnici e politici all'unanime riconoscimento della necessità della sua ricostruzione, avuto riguardo a due principali ordini di motivi. E indicò questi due motivi così: « Il primo inerente al fatto che, per la parziale ricostruzione di alcuni tratti di essa, e precisamente del tratto Vairano-Isernia, cui mancano ancora le rotaie, e del tratto Isernia-Carpinone, già in esercizio, sono stati spesi diversi miliardi, che sarebbero, quindi, pressoché inutilmente sprecati, se la ricostruzione non fosse portata a termine; il secondo inerente alla riconosciuta insostituibilità della linea ferroviaria predetta, la quale, servendo una regione impervia, la cui linea si eleva a più che mille metri sul livello del mare, non è affatto su-

scettabile di eccessiva concorrenza automobilistica; i valichi montani e molti tratti stradali degli Abruzzi e del Molise sono, infatti, durante l'inverno, bloccati dalle nevi, sì che due regioni intere sarebbero condannate alla stagionale asfissia della loro economia che, essendo in prevalenza a base silvo-pastorale-cerealicola, ha necessità di sicurezza di traffico e di convenienza e stabilità di tariffe ».

Mi rendo conto che la situazione finanziaria delle ferrovie, caratterizzata da un aumento persistente delle spese di esercizio parallelamente a una diminuzione degli introiti, impone alle autorità dei problemi di una ampiezza e di una complessità eccezionali. Ma a ciò non pare si debba pensare solo quando si tratta di eseguire un'opera nel nostro Molise.

Bisogna completare l'opera di ricostruzione delle ferrovie in tutta la penisola. « Le opere di ricostruzione non possono essere lasciate incomplete », ha scritto nella sua relazione l'onorevole Jervolino. Ed ha aggiunto parole che con tutto il cuore sento di approvare: « Il mancato completamento della ricostruzione — egli ha scritto — determinerà tre gravi danni, che devono essere tenuti presenti dal ministro dei trasporti: un danno notevole alle industrie private per la mancanza di forniture, un ritardo nel miglioramento dei servizi, un discredito all'amministrazione ferroviaria ».

Bisogna completare l'opera di ricostruzione in tutto il paese; ma bisogna completarla anzitutto negli Abruzzi e nel Molise. Occorre assolutamente porre fine all'attuale increscioso stato di cose, che offende ed esaspera.

Dichiari adunque il ministro — noi lo attendiamo — che la linea in parola sarà ricostruita davvero senza indugio. Mentre — ed è un dovere sacrosanto — ovunque si sanano le ferite della guerra e ovunque si migliorano le condizioni di vita preesistenti, bisogna solo da noi continuare a fare sacrifici? Ma sa ella, onorevole ministro, chi insiste per la ricostruzione? La ricostruzione la domandano l'alto Sangro, colpito dalla furia della guerra; Castel di Sangro, cittadina un giorno centro di una vasta attività industriale e commerciale, che oggi langue e si dibatte in una vita grama e faticosa; Isernia, importante ed attivo centro di comunicazioni del Molise col napoletano, rasa al suolo; Roccaraso, centro di turismo noto internazionalmente, con i suoi bei campi di sci, rasa al suolo; e San Pietro Avellana, Carovilli, Sessano, Pescolanciano, Chiauci, Capracotta, Agnone ed altri comuni tormentati dalla guerra. Questi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

sono i richiedenti. Senza indugio occorre, quindi, ricostruire.

Ponga fine, la prego, a un periodo nel quale un continuo alternarsi di ansie, speranze e delusioni ha tormentato popolazioni probe e laboriose, custodi dei valori eterni della religione, del senso della famiglia, della parola data, del patriottismo vero e silente che non conosce retorica ma paga di persona il tributo di dovere civico e nazionale nell'attività pacifica di ogni giorno (come lo pagò con le stellette a ogni chiamata della patria): esse sono ora solo desiderose di tornare a far parte del consorzio sociale, dopo che le travolse la più violenta bufera che la storia ricordi. Non esiti, la prego, onorevole ministro, un minuto di più. Un ulteriore ritardo apparirebbe come dileggio a tanti sacrifici e a tanta disperata attesa. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

**Annuncio di interrogazioni
e di una interpellanza.**

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

GIOLITTI, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, dei lavori pubblici, dei trasporti, della difesa e l'alto commissario dell'igiene e della sanità pubblica, per sapere quali siano i provvedimenti di carattere urgente e contingente da essi adottati e da adottare per andare incontro alle tragiche necessità delle popolazioni colpite dalle recenti alluvioni in Calabria e quale sia il programma del Governo di fronte alle distruzioni e agli enormi danni che le alluvioni stesse hanno cagionato agli abitati, ai campi, alla rete stradale, agli acquedotti, ecc., distruzioni e danni che richiedono da parte dello Stato provvedimenti, i quali, per essere adeguati, debbono avere una portata assolutamente eccezionale.

(3082) « GULLO, MANCINI, MICELI, SURACI,
GERACI, BRUNO, SILIPO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quale provvedimento ha adottato o stia per adottare per venire incontro alle popolazioni agricole colpite dai recenti nubifragi in Sicilia.

(3083) « LA MARCA, D'AMICO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, perché diano informazioni alla Camera sulla situazione determinatasi in Sardegna a seguito dell'alluvione, nonché sulle provvidenze adottate o da adottare.

(3084)

« LACONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga equo riassumere in servizio gli alunni e guardamerci contrattisti del compartimento ferroviario di Reggio Calabria, i quali — assunti ai sensi del decreto-legge 25 aprile 1938, n. 2941, e prestato servizio da tale data fino all'ottobre 1943, e quindi durante un periodo di disagio e di pericolo — vennero poscia dal capo di quel compartimento, in seguito alla limitata ripresa del servizio ferroviario sul territorio compreso in quel compartimento ed occupato dalle truppe anglo-americane, sospesi per esuberanza di personale e non più riassunti; laddove un'aliquota di 170 di essi venne riassunta nel 1945. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6456)

« GERACI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere per quali ragioni il 28 agosto 1951 fu ritirato il passaporto al giovane Enrico Berlinguer, di ritorno dal Festival di Berlino. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6457)

« CALAMANDREI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intenda prendere allo scopo di prevenire gli infortuni mortali, che con impressionante frequenza si verificano nei cantieri edili in Milano e che sono presumibilmente dovuti alla mancanza di misure di sicurezza e all'inosservanza dei regolamenti da parte degli imprenditori e alla carente vigilanza da parte dell'ispettorato del lavoro. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6458)

« BERNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se sia a conoscenza che a Livorno oltre 3000 persone abitano ancora in case gravemente sinistrate dai terremoti dell'aprile 1950; che queste case sono in tale stato di precaria stabilità da costituire un imminente pericolo per la vita di

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

coloro che vi abitano; che continui crolli parziali si susseguono nelle case di via degli Avvalorati, via delle Poste, via Santa Barbara, via Fiume, via San Francesco, ecc.; che con l'avvicinarsi della cattiva stagione è purtroppo da presumere che nuovi e più gravi crolli avranno a verificarsi e se, pertanto, non creda estremamente urgente — prima che non si abbiano a deplorare delle vittime umane — la costruzione immediata di stabili adatti per le famiglie, che vivono sotto la costante minaccia di una catastrofe, costruzione per la quale occorrono stanziamenti ben più ingenti dei 65 milioni già deliberati e una meno burocratica lentezza nell'approvare i progetti presentati dal comune di Livorno e dall'Istituto case popolari. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6459)

« BERNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se risponde a verità che sia stato eletto a far parte della commissione giudicatrice per il concorso di semeiotica medica presso l'Università di Messina un docente che al momento della votazione faceva ancora parte del consiglio superiore della pubblica istruzione ed era quindi ineleggibile. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6460)

« LACONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga necessario ed urgente di riesaminare l'istituto e la prassi del trasferimento « per servizio », nell'intento di evitare assolutamente che insegnanti, i quali abbiano demeritato per fatti che ledono anche minimamente la moralità, siano trasferiti ad altra sede di insegnamento anziché puniti — e severamente — in modo diverso e tale da tenerli comunque lontani dall'altissima e delicata funzione della scuola attiva. Il trasferimento di servizio per motivi morali, infatti, provoca irreparabile scandalo nelle sedi di destinazione, dove a buon diritto è ritenuto offensivo e intollerabile; nuoce gravemente alla dignità e al prestigio della scuola; disgusta ed allarma le famiglie, e fornisce inoltre, quasi sempre, al personale trasferito nuove occasioni a più colpevoli recidive. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6461)

« FRANCESCHINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere per quali motivi non si sia an-

cora provveduto all'emanazione del regolamento per l'applicazione della legge 12 aprile 1943, n. 455, che estende l'assicurazione obbligatoria contro le malattie professionali alla silicosi e alla asbestosi.

« È noto infatti che tali tecnopatie sono causa di gravi alterazioni della salute ed in molti casi anche di morte per un gran numero di operai addetti alle miniere, alle cave ed all'industria metalmeccanica.

« E per sapere, inoltre, per quali ragioni, in attesa dell'emanazione del regolamento, non si sia disposta almeno l'attuazione di quelle norme di protezione — visite preventive e periodiche — che potrebbero notevolmente contribuire alla diminuzione dei gravi danni verificatisi nella salute dei lavoratori. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6462)

« VIGORELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando alla chiesa di Montelateglia, sita in agro di Tavenna (Campobasso), di recente restaurata, potranno essere restituiti l'organo ed il banco per la vestizione dei sacerdoti, custodia dei paramenti sacri, di cui era fornita al momento della distruzione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6463)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro Campilli, per conoscere le ragioni, per le quali, dal programma concordato di costruzione di strade previste da leggi speciali, da espletarsi dal Ministero dei lavori pubblici con i propri fondi di bilancio, sono state cancellate:

a) la strada n. 5 del programma (allacciamento della frazione Campitello di San Massimo, ultimo tronco, chilometri 11, lire 200 milioni);

b) la strada n. 8 del programma (allacciamento delle frazioni Vallecupa e Roccapirozzi di Sesto Campano, chilometri 6, lire 70 milioni);

c) la strada n. 9 del programma (allacciamento della frazione Rio di Roccamandolfi, chilometri 5,5, lire 60 milioni), da costruirsi nella provincia di Campobasso. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6464)

« COLITTO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se si ritiene di consentire che l'azienda

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1951

autonoma dei monopoli di Stato attui il preannunciato provvedimento di riduzione della superficie investita a tabacco, e nell'affermativa per sapere quali provvedimenti il Governo creda di adottare per alleviare il grave danno che potrebbe derivare alle popolazioni interessate se la riduzione fosse attuata.

(639) « LECCISO, GABRIELI, CODACCI PISANELLI, PIGNATELLI, DE MARIA, GIUNTOLI GRAZIA, TROISI, DE MEO, CACCURI, PERLINGIERI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il Governo non vi si opponga nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 0,15 di sabato 27 ottobre 1951.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9,30 e 16:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (*Approvato dal Senato*). (2082). — *Relatore*: Jervolino Angelo Raffaele.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952. (*Approvato dal Senato*). (2106) — *Relatore* Saggi.

3. — *Seconda deliberazione sulla proposta di legge costituzionale:*

LEONE ed altri: Norme integrative della Costituzione concernenti la Corte costituzionale. (1292-bis).

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Costituzione e funzionamento degli organi regionali. (*Urgenza*). (211). — *Relatori*: Migliori, Lucifredi, Resta e Russo.

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per l'elezione dei Consigli regionali. (986). — *Relatori*: Lucifredi, per la maggioranza, e Vigorelli, di minoranza;

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

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

COLI: Norme per la rivalutazione delle rendite vitalizie in denaro. (766). — *Relatore* Lecciso;

Senatore ITALIA: Istituzione della Cassa nazionale di previdenza e di assistenza a favore degli avvocati e dei procuratori. (*Approvata dalla II Commissione permanente del Senato*). (1530). — *Relatori* Riccio e Amatucci.

7. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Riordinamento del Tribunale supremo militare. (248). — *Relatori*: Leone e Carignani.

8. — *Seguito dello svolgimento di interpellanze e interrogazioni.*

9. — *Seguito della discussione della mozione degli onorevoli Laconi ed altri.*

10. — *Svolgimento della mozione degli onorevoli Pieraccini ed altri.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI