

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

DCCLXXXIX.

SEDUTA DI DOMENICA 28 OTTOBRE 1951

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **LEONE**

INDI

DEL PRESIDENTE **GRONCHI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	32674	OLIVERO	32717
Disegni di legge (Deferimento a Commissione in sede legislativa)	32725	PAOLUCCI	32717
Disegno di legge (Seguito della discussione):		POLANO	32718
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52. (2082)	32675	LOMBARDI CARLO	32718
PRESIDENTE 32675, 32715, 32716, 32721, 32725		MANUEL GISMONDI	32718
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i> 32675, 32725		VENEGONI	32718
MALVESTITI, <i>Ministro dei trasporti</i> . 32686, 32709, 32715, 32716, 32717, 32718, 32719, 32720, 32721		BAGLIONI	32718
SAMMARTINO	32714, 32724	PFRLINGIERI	32718
COLITTO	32714	CERABONA	32718
SALERNO	32715	GRILLI	32718
CAVALLI	32715	SALA	32719
VOCINO	32715	GULLO	32719
SEMERARO SANTO	32715, 32717	REALI	32719
SPOLETI	32715	GEUNA	32719
FABRIANI	32715	BAVARO	32719
CARRATELLI	32715	PIERACCINI	32719
BERNARDINETTI	32715	CAMPOSARCUNO	32720
ARTALE	32715	STUANI	32720
BORIONI	32716	CORONA GIACOMO	32720
TROISI	32716	MONTINI	32720
COVELLI	32716, 32719	MEDI	32721
CARONITI	32716, 32721	LIZZADRI	32725
MORO ALDO	32716	Interrogazioni (Annunzio)	32725
GATTO	32716	Interrogazione (Svolgimento):	
LATORRE	32717	PRESIDENTE	32674, 32675
DE PALMA	32717	CASTELLI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	32674
ANGELUCCI MARIO	32717	POLANO	32674
ROCCHETTI	32717	TUDISCO	32675
DE MICHELE	32717		
RAVERA CAMILLA	32717		
PINO	32717		

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Alessandrini, Berti Giuseppe fu Giovanni, Cappugi, Foderaro, Giaccherò, Gorini, Migliori, Negrari, Piasenti, Pugliese, Rossi Paolo, Russo, Tanasco e Veronesi.

(I congedi sono concessi).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha informato la Presidenza che desidera rispondere subito alle seguenti interrogazioni, dirette al ministro delle finanze, delle quali il Governo riconosce l'urgenza:

Saija, « per sapere se, in considerazione dei gravissimi danni subiti dalle colture agrarie a causa delle recenti alluvioni, non reputi opportuno disporre la immediata sospensione della riscossione delle imposte sui terreni per quelle zone colpite dal recente flagello, e ciò allo scopo non solamente di dare un aiuto economico ai sinistrati ma, soprattutto, allo scopo di dimostrare tangibilmente la solidarietà della nazione e del Governo verso coloro che sono stati così duramente provati dalla disgrazia »;

Polano, « per conoscere se, in considerazione della gravissima situazione in cui viene a trovarsi l'agricoltura della Sardegna per gli ingentissimi danni arrecati in vaste zone dalle recenti alluvioni, non intenda adottare provvedimenti a favore degli agricoltori colpiti, soprattutto a favore dei piccoli e medi proprietari e dei coltivatori diretti; ed in particolare se non sia possibile disporre la immediata sospensione della riscossione delle imposte sui terreni per le zone colpite dal nubifragio, e sui fabbricati distrutti o danneggiati ».

Tudisco, « per conoscere se non ritenga opportuno disporre, per le regioni devastate dalle recenti alluvioni, la immediata sospensione della riscossione delle imposte dirette ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Gli onorevoli interroganti certamente sono a conoscenza delle immediate provvidenze che il Governo ha preso per sopperire ai primi bisogni delle popolazioni colpite dalle recenti alluvioni e in particolare dello stanziamento di 500 milioni prelevato dal fondo di riserva per spese imprevedute, a cui faranno seguito altri 600 milioni come da provvedimento in corso. Inoltre, sanno cer-

tamente che stanno per essere erogati altri 900 milioni così ripartiti: 750 dal Ministero dei lavori pubblici e 150 dal Ministero della agricoltura e foreste; senza dire delle provvidenze che il Ministero dell'agricoltura ha annunciato l'altro giorno in occasione della discussione del bilancio di quel dicastero. Per quanto riguarda più particolarmente il Ministero delle finanze, è stata concessa subito l'autorizzazione agli intendenti di finanza per la sospensione del pagamento delle imposte per le provincie di Reggio Calabria e di Catanzaro in conformità della richiesta avanzata dalle autorità locali. Inoltre, per le altre provincie colpite dai recenti nubifragi in Sicilia e in Sardegna, in mancanza di una esplicita richiesta sono state pure autorizzate le singole intendenze a concedere discrezionalmente a favore dei danneggiati una proroga al pagamento dei tributi diretti scadenti per la corrente rata di ottobre. Intanto sono state impartite disposizioni agli uffici tecnici erariali e alle stesse intendenze di finanza perché procedano subito ad una accurata ed esauriente inchiesta circa l'entità dei danni, al fine di poter eventualmente stabilire altre provvidenze.

Assicuro gli onorevoli interroganti che nulla sarà tralasciato affinché si possa, anche per quanto riguarda il settore dell'amministrazione finanziaria, andare incontro alle giuste esigenze dei danneggiati con quel senso di larga comprensione e di solidarietà fattiva che anima tutti: Governo e popolo italiano.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Saija non è presente, alla sua interrogazione sarà data risposta scritta.

L'onorevole Polano ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

POLANO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario circa la sospensione dei pagamenti dei tributi che in questa circostanza dolorosa per la mia isola sarà accordata a tutti coloro che sono stati colpiti dal nubifragio. Ma non basta la sospensione della riscossione di una rata, occorrerà annullare i ruoli ed esonerare per molti anni tutti i colpiti dal disastro.

La situazione che si è creata in Sardegna in seguito al nubifragio è veramente tragica. Del resto, lo stesso Presidente della Repubblica, nel suo messaggio ai sardi in occasione della sua visita in Sardegna, ha riconosciuto l'estrema gravità della situazione. Spero che la visita fatta nell'isola dal sottosegretario per i lavori pubblici, onorevole Camangi, (che fra qualche giorno speriamo informi la Camera

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

dei risultati del suo viaggio), servirà a rendere edotto il Governo dell'entità dei danni che hanno ulteriormente aggravato la già grave situazione delle popolazioni sarde.

Secondo i più recenti dati a nostra disposizione, non ancora completi, quasi tutta la Sardegna pare trasformata in un immenso acquitrinio: ci segnalano che 38.000 ettari di terreno sono completamente allagati ed i raccolti e le piantagioni sono andati per intero distrutti; 2.000 case risultano colpite e di queste circa 500 sono completamente distrutte e le altre lesionate o inabitabili, per cui oltre 5.000 abitanti sono rimasti fino a questo momento senza tetto. Quanti miliardi di danno!

È evidente che in queste condizioni si impongono dei provvedimenti eccezionali di urgenza i quali vengano incontro alle necessità della popolazione. I provvedimenti più importanti, come primo passo, da prendersi sono quelli: di sospendere l'esazione delle imposte delle popolazioni colpite sia per quanto riguarda i coltivatori, i contadini, gli agricoltori che hanno avuto i terreni danneggiati e le coltivazioni distrutte, sia per quanto riguarda i proprietari di quei 2.000 caseggiati che sono andati distrutti o danneggiati; di stanziamenti straordinari per i primi soccorsi che devono essere adeguati alla gravità della situazione.

Perciò, mentre prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario, fatte a nome del Governo, sui provvedimenti già annunciati, chiedo che la situazione venga studiata più attentamente località per località, e che per ogni singola località siano presi provvedimenti atti ad andare incontro alle popolazioni colpite ed a facilitare la ripresa dell'attività produttiva in quelle zone. Questa è l'ora di dimostrare con le opere la fattiva solidarietà della nazione verso il popolo sardo.

PRESIDENTE. L'onorevole Tudisco ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

TUDISCO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario e ringrazio il Governo. Mi compiaccio particolarmente del fatto che si sia provveduto prevenendo finanche le richieste delle autorità locali.

PRESIDENTE. L'onorevole Jervolino, relatore del bilancio del Ministero dei trasporti mi ha fatto sapere che per un imprevisto incidente arriverà in ritardo. Sospendo perciò la seduta per qualche minuto.

(La seduta, sospesa alle 9,45, è ripresa alle 9,50).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. Ieri è stato esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno. Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Jervolino.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nonostante l'intervento di ben 43 deputati sul bilancio del Ministero dei trasporti, un senso di sofferenza tormentosa mi ha accompagnato durante questo lavoro molto delicato e molto difficile, per una considerazione che io desidero fare e con la quale non intendo assolutamente recare offesa al comportamento dei miei colleghi: rilevare cioè il poco interesse che gran parte dei deputati ha dato alla discussione su questo importantissimo tema.

Quando in quest'aula discutiamo problemi squisitamente politici, abbiamo la grande soddisfazione di vedere affollate le tribune e con le tribune anche l'aula; quando, viceversa, si trattano temi di natura ben diversa — come quello in esame che è un tema eminentemente tecnico — si va rivelando una certa indifferenza o quanto meno si dà poca importanza alla discussione del tema trattato.

Eppure il problema dei trasporti, a mio modo di vedere — e credo che questa mia opinione sia condivisa da quei colleghi che sono stati diligenti nel venire stamane in aula, nonostante la grande festività della regalità di Cristo — è uno fra i più importanti problemi, perché ha i suoi grandi riflessi nell'economia del paese. La civiltà e la ricchezza del nostro paese sono, infatti, intimamente connesse col problema dei trasporti; ed io penso che la depressione delle regioni dell'Italia meridionale sia determinata prevalentemente da questa causa e dalla mancanza di grandi arterie stradali, che limitano il traffico dei viaggiatori e delle merci, come venne riconosciuto in un grande convegno, che ebbe luogo, nel gennaio 1947, nella mia amatissima città di Napoli.

Abbiamo sentito dalla viva voce di parecchi colleghi lamentare la carenza o la deficienza dei mezzi di trasporto su strada o su rotaia nell'Italia meridionale, per cui essi hanno invocato, giustamente, urgenti provvedimenti in materia, che io spero saranno presi per ragioni di giustizia sociale.

Mi ero proposto di sviluppare i temi di natura generale — così come sono stati da me

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

indicati nella prima parte della mia relazione — quelli che riguardano la politica dei trasporti, ma io sono costretto a rinunziarvi per ragioni di brevità. Forse ciò sarà anche opportuno, perché l'onorevole ministro vorrà trattarli lui, per esporci il suo programma di Governo.

Ed allora, se mi è consentita una similitudine, farò come il contadino il quale, dopo la dura fatica di una giornata, in sul calar del sole, sentendo la nostalgia della propria casa (e tutti noi, penso che sentiamo in questo giorno la nostalgia della nostra casa), è costretto a volgere le spalle ai magnifici tramonti di color viola e a non contemplare le bellezze purissime della natura, nelle quali noi ammiriamo il riflesso dell'onnipotenza divina.

Mi intratterrò brevemente nel rispondere alle osservazioni, che sono state fatte da parte di vari deputati. Ma, prima di far questo, sento il dovere di rivolgere parole sincere di vivo, sentito ringraziamento ai diversi colleghi che hanno avuto la bontà di mettere in evidenza la mia relazione scritta. In modo particolare intendo ringraziare quei colleghi che con parole di grande cortesia l'hanno più volte richiamata ed apprezzata: gli onorevoli Paolucci, Sammartino, Lopardi, Colitto, Imperiale. Un particolare ringraziamento voglio rivolgere all'onorevole Melis, che, con una bontà estremamente commovente, ha voluto ricordare la mia visita alla Sardegna e l'inaugurazione fatta da me, quale ministro delle poste e telecomunicazioni, del telefono in tutti i comuni di quella isola meravigliosa, che, appunto perché tanto lontana dalla terra ferma, è così vicina al mio cuore di italiano.

Prima di entrare nella disamina delle osservazioni, che sono state fatte da diverse parti, desidero fare, a mia volta, un'osservazione di carattere generale. In questo dibattito così movimentato e protrattosi per tre giorni, abbiamo sentito metter poco in evidenza lo sforzo meraviglioso compiuto dalle ferrovie dello Stato e dalla motorizzazione civile, mentre abbiamo ascoltato una critica che vorrei definire addirittura agghiacciante: tante sono state le recriminazioni. Si è parlato di sperpero di somme, di abbandono completo, addirittura di disastro.

Ora, a me pare che una critica costruttiva vada fatta con criterio diverso. Anche io ho fatto la mia critica: tutta la prima parte della mia relazione è — se si può ricorrere alla terminologia della procedura giudiziaria — un atto di accusa contro il Ministero per non aver tenuto presenti i voti che furono autorevolmente emessi dalla VIII Commis-

sione. Ma, vivaddio, non cadiamo nell'esagerazione. Teniamo presente quella che è la realtà. Né dimentichiamo, noi uomini dai facili oblii, le condizioni nelle quali le ferrovie dello Stato erano state ridotte dopo le devastazioni della guerra.

Ricordo che nel 1944, quando passai dal ministero dell'istruzione pubblica a quello dei trasporti e presi le consegne dall'amico Di Raimondi (attualmente direttore generale delle ferrovie), io ebbi un fremito addirittura di profondo terrore nel constatare le disastrose condizioni dei fabbricati viaggiatori, degli impianti fissi, delle opere di arte, del materiale rotabile di tutta l'Italia meridionale, che volli visitare con doverosa sollecitudine e con premuroso interesse.

Soprattutto nel verificare le distruzioni delle linee e degli impianti operate dai guastatori tedeschi, che avevano agito con particolare accanimento, io mi domandai se era possibile — di fronte a devastazioni di una imponenza veramente terrificante — poter iniziare il lavoro della ricostruzione.

Oggi noi abbiamo la grande soddisfazione di vedere ricostruite le opere di arte e le linee ferroviarie, di poter viaggiare con assoluta comodità e con una velocità di percorrenza anche superiore a quella dell'anteguerra.

Ricordo che nello stesso 1944 — quando dovetti fra trasferire da Napoli il personale delle ferrovie dello Stato, che doveva prendere possesso del ministero a Roma — ottenni in concessione speciale dal comando alleato un treno che impiegò ben 44 ore su di un percorso poco superiore ai 214 chilometri.

Ho voluto ricordare questo non per assolvere la parte di difensore dell'amministrazione ferroviaria, ma perché desidero invocare da tutti la stessa serenità che ha guidato me nell'estendere la relazione scritta, e perché desidero che i colleghi che hanno fatto le loro aspre critiche ripensino attentamente a quel molto che è stato fatto dall'amministrazione ferroviaria e dall'ispettorato generale della motorizzazione civile.

Certo, non sarò io a negare che tante cose non sono state fatte, specie nell'Italia meridionale (e di ciò mi occuperò alla fine del mio discorso); che alcune cose sono state fatte in fretta; che altre non andavano fatte. Ma oggi è facile fare la critica. Oggi che siamo in una condizione quasi normale, ma certamente ben diversa da quella di sei anni fa, possiamo fare, con mente serena e con animo pacato, le critiche che non potevano farsi allora. Guai, se l'amministrazione ferroviaria avesse dovuto, per ogni opera di ricostruzione, atten-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

dere i pareri del competente consiglio superiore dei lavori pubblici e di tutti gli altri organi competenti ed interessati: a quest'ora noi non potremmo certo allietarci delle molte e mirabili cose fatte, ma dovremmo rivolgere le nostre filippiche contro il Ministero dei trasporti per essersi attardato a molto riflettere e a poco operare.

Ho creduto necessario fare questa premessa per una ragione di obiettività assoluta e per un doveroso riconoscimento della realtà. Anzi, mi piace, a tale riguardo, interpretare i sentimenti della Commissione trasporti e, credo, di tutta la Camera, nel rivolgere ancora una volta la nostra ammirazione, oltre che il nostro plauso, a tutti i ferrovieri e a tutti gli impiegati della motorizzazione civile, dai più elevati in grado ai più umili, perché essi, come ho detto nella mia relazione, hanno scritto le più belle pagine di gloria nella storia del nostro paese, perché sono stati gli artefici più solleciti nel contribuire alla risurrezione morale e materiale della nazione. (*Vivi applausi al centro e a destra*).

Voglio ricordare soltanto un fatto: in questa Camera l'onorevole Carlo Sforza, ex ministro degli esteri, ebbe a rilevare che l'Italia potette partecipare con piena dignità alla conferenza della pace anche per il lavoro ricostruttivo fatto dalla amministrazione ferroviaria, la quale, nel 1947, attraverso la mostra ferroviaria — inaugurata dal Capo provvisorio dello Stato — si impose all'attenzione del mondo intero.

Ciò premesso, passo a rispondere brevemente alle osservazioni fatte sul bilancio dai diversi colleghi.

L'onorevole Paolucci ha detto di essere d'accordo con me nelle critiche contenute nella prima parte della mia relazione ed io, naturalmente, non posso che essere d'accordo con lui. Egli si è soffermato sulla necessità della ricostruzione dei tratti distrutti della linea adriatica sangritana lamentando che essi non sono stati ricostruiti benché esista una legge, che specificamente ne prevede la ricostruzione. Io non risponderò in merito, lasciando al ministro di farlo e riservandomi di ricapitolare tutta la materia che riguarda le ferrovie centro-meridionali nell'ultima parte del mio discorso. Voglio semplicemente rispondere ad una osservazione dello stesso onorevole Paolucci, sulla quale successivamente si è anche soffermato l'onorevole Semeraro Santo, relativa ai fondi destinati alla elettrificazione, che sarebbero stati distolti per cause dipendenti dall'anno santo. Ciò non è esatto. Le somme stanziare nei bilanci

dall'amministrazione ferroviaria dall'esercizio 1944-45 in poi per le opere di elettrificazione o di ripristino degli impianti distrutti o danneggiati dalla guerra sono indicati in un pro-memoria che io avevo richiesto, precedentemente, al Ministero dei trasporti. A partire da detto esercizio — che può considerarsi quale inizio dei lavori di ricostruzione e di riordino della rete dopo la guerra — le somme impegnate per la elettrificazione si possono così riassumere: 13.660 milioni per nuove costruzioni e 16.201 milioni per lavori di ricostruzione. Mi sono fatto dare l'elenco preciso delle linee, già a vapore, elettrificate o in corso di elettrificazione nel periodo post-bellico; non ho trovato alcuna destinazione specifica per la linea Milano-Bologna-Lecce, di cui si è fatta menzione dai colleghi Paolucci e Semeraro. Viceversa, nel detto elenco sono indicate altre linee e propriamente Milano-Domodossola; Civitavecchia-Orte; Ciampino-Frascati; Roma-Albano; Ciampino-Velletri; Messina-Barcellona; Barcellona-Santa Agata. Devo però soggiungere che la linea Milano-Lecce è già elettrificata per il tratto Milano-Bologna-Ancona; anzi la elettrificazione si è spinta da Ancona verso il sud fino alla stazione di Varano, per superare le difficoltà di esercizio, che esistevano fra Ancona e Varano in conseguenza della notevole attività di quel tratto.

Mi premeva mettere in evidenza che, al riguardo, non c'è stata nessuna distrazione di fondi.

L'onorevole Sammartino ha sollecitato, con calore davvero commovente, il completamento della ricostruzione della linea Sulmona-Isernia-Vairano ed ha lamentato la mancata costruzione dei tratti Carpinone-Roccaraso ed Isernia-Vairano.

Di detti problemi regionali non mi occuperò specificamente; spetta al ministro il compito di rispondere al riguardo. Io, come ho già detto, ne farò menzione — sia pure in forma riassuntiva — nell'ultima parte del mio discorso.

L'onorevole Pino ha parlato addirittura di risultati catastrofici del bilancio dell'amministrazione ferroviaria; ha affermato che il disavanzo di questo esercizio finanziario è più del doppio di quello previsto per l'esercizio 1950-51, e, ciò nonostante, che le tariffe siano state aumentate indiscriminatamente.

Secondo l'onorevole Pino, l'aumento delle tariffe avrebbe determinato addirittura la contrazione del traffico viaggiatori e del traffico merci.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

Bisogna, innanzi tutto, ricordare che le tariffe dei viaggiatori — e questo è a conoscenza di tutti — sono le più basse delle tariffe ferroviarie di altri paesi dell'Europa. In ogni modo le tariffe viaggiatori in Italia sono aumentate di 26 volte l'anteguerra e quelle merci di 30 volte. Nel merito, poi, non sono d'accordo con l'onorevole Pino. Nella mia relazione, a pagina 22, ho riportato il riassunto del traffico viaggiatori e merci nei tre esercizi finanziari precedenti l'attuale. Dallo stesso risulta che — al 30 giugno 1950 ed al 30 giugno 1951 — il traffico si è ripreso sensibilmente e tutto lascia sperare che tale ripresa continuerà nell'esercizio finanziario in corso.

Certo non escludo che l'aumento delle tariffe ferroviarie — come l'aumento del costo di ogni genere non di assoluta necessità — determina la contrazione del traffico. Ma d'altra parte non perdiamo di vista che le tariffe attuali sono ancora politiche e non economiche.

L'onorevole Pino ha parlato, poi, della necessità della costruzione di un ponte sullo stretto di Messina. Io ho letto con attenzione la interessante e completa relazione, che, in sede di bilancio del Ministero dei lavori pubblici, ha fatto il collega Corrado Terranova. Anch'egli invoca la costruzione di un ponte di 3 chilometri, a tre luci, che congiunga la Sicilia con la Calabria.

ARTALE. Abbiamo chiesto che il problema sia posto almeno allo studio.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. L'onorevole Terranova non mi pare si sia limitato a chiederne lo studio. Ad ogni modo, auguriamoci che questo si possa fare al più presto, tanto più che esiste un assai pregevole progetto dell'ingegnere Fausto Masi, riprodotto in una monografia, estratta dalla rivista *Costruzioni metalliche*, che si stampa a Milano dall'associazione fra i costruttori in acciaio italiani, dal titolo: « Il problema delle comunicazioni fra Sicilia e continente e la costruzione di un ponte sullo stretto di Messina ». Ma, quando noi lamentiamo che in determinate regioni ci sono urgenti necessità alle quali purtroppo il Ministero non può provvedere (abbiamo sentito dall'onorevole Melis in quali condizioni si trovano le ferrovie secondarie della Sardegna; per cui non è possibile congiungere dei tronchi ferroviari che pur avremmo il dovere di congiungere), domando se, non avendo ancora completato la ricostruzione delle linee ferroviarie, si possa, in questo momento, parlare della necessità della costruzione del detto ponte.

Se si tratta di porre allo studio il problema, niente di male; non vorrei però che, per studiare troppo, dimenticassimo quella che è la realtà e trascurassimo le necessità inderogabili cui il ministro deve rivolgere la sua premurosa attenzione e provvedere con urgenza doverosa.

L'onorevole Lizzadri, anch'egli, è stato abbastanza severo nel fare la critica al bilancio. Egli è dell'opinione che bisogna sostituire le linee automobilistiche a molte linee ferroviarie.

Non so se una affermazione di questo genere si possa accogliere indiscriminatamente, quando abbiamo sentito da competenti anche della estrema sinistra che i viaggi a lungo percorso e i viaggi di massa non si possono che eseguire esclusivamente con le ferrovie.

Inoltre l'onorevole Lizzadri vorrebbe che linee automobilistiche fossero gestite direttamente dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Io non mi sento di accettare una simile proposta, che, teoricamente bella, si tradurrebbe, nella realtà, in un maggiore aggravio di spese, se l'esercizio delle linee automobilistiche venisse affidato allo Stato. La mia non breve esperienza di vita di governo mi rende, a riguardo, molto perplesso.

Ma vi è una considerazione di natura sociale, che noi non dobbiamo trascurare.

Desidero ricordare all'onorevole Lizzadri, che mi duole di non vedere presente, quali sarebbero le conseguenze sociali se il Ministero adottasse un provvedimento del genere. Il senatore Corbellini nella sua relazione al Senato ha ricordato che ben 713 mila lavoratori sono impegnati nei trasporti terrestri, escludendo — soggiungeva l'onorevole Corbellini — quelli che sono addetti alla costruzione del materiale rotabile. Se noi *d'emblée* accogliamo la richiesta del collega Lizzadri, dovremmo mettere sul lastrico migliaia di famiglie che, con la loro attività, gestiscono medie o piccole aziende dalle quali ricavano un onesto pane per soddisfare le loro necessità di vita.

L'onorevole Lizzadri ha anche fatto delle affermazioni che a me paiono molto gravi. La causa del disavanzo del bilancio — ha detto — è lo sperpero delle spese che vengono fatte dal Ministero dei trasporti. Posso anche ammettere che vi siano delle spese non utili; posso anche ammettere (come ho scritto nella relazione e come ha ricordato l'onorevole Bertone al Senato) che il Ministero dei trasporti deve limitare le spese; ma non posso

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

assolutamente consentire che una così grave affermazione venga fatta a carico del Ministero dei trasporti, facendo risalire nientemeno la causa del disavanzo, di ben 43 miliardi, a sperpero di spese.

Noi deputati, che esercitiamo un controllo sul potere esecutivo, dobbiamo essere precisi: individuare quali spese sono inutili e consigliare quali non debbono essere fatte; ma non abbiamo il diritto di fare una così grave accusa alla amministrazione senza specificare gli elementi che la giustificano.

L'onorevole Lizzadri ha anche invocato che si ponga fine alla istituzione della « Provvida ». Voglio ricordare al collega Lizzadri che, per ben 31 mesi, ho avuto l'onore di presiedere il consiglio di amministrazione della « Provvida » e — pur avendo avuto richiesta, da parte di un determinato settore, che la « Provvida » cessasse di funzionare e si affidasse la gestione a determinate categorie — la grande maggioranza delle persone da me interrogate fu di opinione contraria.

Vi erano nel consiglio di amministrazione (e vi sono tuttora) i rappresentanti delle varie correnti che, dopo ampia discussione, deliberarono in senso contrario a quella richiesta.

Nella relazione — ha affermato l'onorevole Lizzadri — non vi è alcun accenno al personale. Mi dispiace di dovergli dire che non si è degnato di leggere la mia relazione; perché, se l'avesse letta, avrebbe rilevato che da pagina 24 a pagina 25 vi è proprio un capitolo che riguarda in modo particolare il personale. Nel detto capitolo dimostro come l'incidenza delle spese per il personale non è così grave come comunemente si afferma, ma si contiene intorno al 50 per cento, ed ho fatta mia la considerazione dell'onorevole Corbellini rilevando che un'azienda, la quale spende soltanto il 50 per cento per il personale, può considerarsi nei perfetti limiti.

Per ridurre le spese, l'onorevole Lizzadri ha presentato ben sei proposte. La prima concerne il coordinamento fra strada e rotaia. Sono pienamente d'accordo: però devo osservare che quasi tutti gli interventori hanno parlato di coordinamento fra strada e rotaia, ma nessuno ha indicato come tale coordinamento debba attuarsi.

Ha chiesto, poi, l'elettrificazione della rete. L'ho richiesta anch'io; migliorando i servizi ed elettrificando la rete, i viaggiatori saranno attirati a preferire i trasporti su rotaia: quindi si avrà un traffico maggiore, il che determinerà una riduzione del disavanzo del bilancio.

Ha invocato la limitazione degli appalti: ne parlerò a parte.

Ha chiesto la eliminazione della « Provvida»: ho già esposto le ragioni in senso contrario.

Ha richiesto che nel bilancio dei trasporti si tenga conto delle spese sostenute per altre amministrazioni. Anche di questo mi sono occupato ed ho fatto rilevare che l'inclusione di tali spese metterebbe l'amministrazione delle ferrovie in condizione di poter dimostrare che il bilancio reale non è quello che risulta oggi contabilmente.

Ha invocato la risoluzione dei problemi del personale. Questa è una richiesta molto generica alla quale risponderà il ministro dei trasporti. Comunque non so come la soluzione dei problemi del personale possa concorrere a ridurre il disavanzo del bilancio. Devo, invece, ritenere il contrario.

L'onorevole Perrone Capano ha parlato sulla persistente situazione di inferiorità delle linee del Mezzogiorno, e ha lamentato il pessimo servizio sul percorso della linea Napoli-Potenza-Taranto. Inoltre, ha anche lamentato la mancata elettrificazione e doppio binario sulla linea Foggia-Bari e sulla linea Bari-Lecce; in proposito ha ricordato che era stato emesso un prestito appunto per realizzare tali opere. Al riguardo, debbo osservare che il rilievo non è esatto. Quando fu emesso il prestito (a parte che esso non fu di 25 miliardi, ma, per premi conferiti agli enti bancari e per altre spese, si ridusse a 22 miliardi e 500 milioni) non vi è stata mai nessuna specifica destinazione. Anche io, come meridionale, avrei desiderato che quella somma fosse stata destinata proprio alla elettrificazione delle linee delle quali si è occupato l'onorevole Perrone Capano.

L'onorevole Lopardi ha detto che concorda sulla prima parte della mia relazione, e si è soffermato sulla necessità della ricostruzione della ferrovia sangritana, che, secondo lui, non può essere sostituita dai trasporti automobilistici, perché le strade della zona sono, per gran parte dell'anno, impraticabili. Si è poi soffermato sulla progettata soppressione dell'E. A. M.. A tale riguardo desidero non anticipare il mio giudizio, tanto più che all'E. A. M. ho dedicato un capitolo della mia relazione, giacché in Commissione mi era stata fatta richiesta di prospettare anche i problemi che riguardano l'E. A. M.. Quando l'apposito disegno di legge verrà all'esame della Camera, ciascuno di noi, secondo coscienza, dirà la propria opinione, e in quella sede discuteremo la necessità o meno di mantenere in vita l'E.A.M. ovvero decideremo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

quei provvedimenti che si riterrà opportuno prendere in merito a tale importante problema.

L'onorevole Borioni ha parlato di un problema scottante: l'abolizione del sistema degli appalti dei servizi delle ferrovie dello Stato a ditte private. Rilevo che tale problema non si può risolvere con un provvedimento drastico come l'onorevole collega ha proposto. Certamente, anche io deploro lo sfruttamento che alcuni appaltatori fanno dei loro dipendenti, i quali per necessità sono costretti ad accettare paghe non proporzionate al lavoro che svolgono. Ma, per questo, onorevole Borioni, si può invocare da parte del Ministero dei trasporti una sempre maggiore vigilanza perché gli appaltatori rispettino i sacrosanti diritti di coloro che lavorano e che hanno diritto ad avere un'equa corresponsione delle loro prestazioni personali.

BORIONI. Anche i controllori bisognerebbe controllare.

COPPI ALESSANDRO. Chi può controllare i controllori?

BORIONI. I supercontrollori!

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. L'assorbimento poi di tutto il personale che attualmente lavora nei servizi appaltati non è possibile, per lo meno per tutti i servizi. Tale assorbimento indiscriminato — a parte ogni altra considerazione — aggraverebbe il disavanzo e danneggerebbe gli stessi agenti effettivi dell'amministrazione ferroviaria. Vi sono alcuni servizi tecnici che dovrebbero essere compiuti direttamente dall'amministrazione dello Stato: per i detti servizi faccio anch'io il voto che l'amministrazione ferroviaria, in un domani non lontano, li faccia eseguire direttamente dai suoi organi dipendenti.

Ella ha detto, onorevole Borioni, che vi sono le cooperative che potrebbero eseguire i lavori dati in appalto. Anche su questo sono d'accordo; però voglio dirle che non tutte le cooperative sono sufficientemente attrezzate. Ricordo che questo problema si dibatteva anche quando avevo l'onore di sedere, come sottosegretario di Stato, al Ministero dei trasporti. Tante volte lo studiammo ma non sempre potemmo accogliere le richieste delle cooperative, perché non tutte avevano la possibilità di eseguire lavori che richiedono una speciale competenza del personale, oltre che la necessaria attrezzatura.

Comunque, sul principio sono d'accordo con lei, onorevole Borioni: è preferibile che i vantaggi economici, ch'ella ha messo in evidenza, vadano a beneficio degli operai che direttamente lavorano anziché a bene-

ficio di speculatori e intermediari i quali «succhiano — come ella ha detto — il sangue della povera gente». Inoltre, onorevole Borioni, devo anche ricordarle che vi sono alcuni servizi di contingenza. Fra i servizi da me elencati nella relazione ve ne sono di quelli che potrebbero dirsi «di congiuntura». Ora, per questi ultimi servizi non è assolutamente possibile accogliere la proposta, che ella faceva, di assorbire il personale. La spesa a carattere permanente del personale che lavora per servizi contingenti (che forse cesseranno a brevissima scadenza di tempo), aggraverebbe, come ho già ricordato, le condizioni già difficili del bilancio dell'amministrazione ferroviaria, condizioni che è desiderio di tutti sapere migliorate.

Vorrei poi farle un'altra osservazione (e la prego di credere che quel che sto per dire risponde a verità): determinati servizi non vogliono essere eseguiti dal personale ferroviario stabile. Non poche volte mi sono recato alla stazione di Roma per vedere come veniva assolto il lavoro della lavatura delle vetture e della pulizia di luoghi estremamente umili. Ebbene, quei lavori, mentre vengono assolti per necessità da un personale estraneo all'amministrazione, viceversa non sono graditi dal personale ferroviario.

Perciò ritengo, onorevole Borioni, che alcune sue proposte siano meritevoli di essere accolte, ma non posso condividere la sua affermazione che tutti i servizi, dati in appalto, debbano essere eseguiti indiscriminatamente dalla amministrazione delle ferrovie.

L'onorevole Chiaramello ha denunciato alcune manchevolezze nella rete ferroviaria piemontese, invocando provvedimenti riparatori: sono sicuro che l'onorevole ministro terrà conto delle sue richieste e provvederà eliminando gli inconvenienti lamentati. Egli infine ha pronunciato una frase, non certo cortese, che riguarda il ministro dell'epoca, definito come «uomo di infausta memoria». Di essa mi occuperò alla fine del mio discorso.

L'onorevole Colitto — che ho già ringraziato per le cortesi espressioni di bontà che ha avuto a riguardo mio e della mia relazione — ha anche lui ricordato gli impegni che il Governo aveva assunti in merito alla ricostruzione di tratti sulla linea Sulmona-Vairano. Non posso che associarmi alle sue accorate parole, così come mi sono associato a quelle dell'onorevole Sammartino, nella speranza che quegli impegni saranno mantenuti.

E vengo all'onorevole Imperiale, un competente in materia di trasporti, il quale, in sede

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

di Commissione, mi aveva posto parecchi interrogativi e mi aveva sollecitato a fare determinati accertamenti. Io credo di averlo soddisfatto, perché tutte le domande che mi furono rivolte hanno avuto una debita risposta nella mia relazione.

Devo dirle però, onorevole Imperiale, che il suo intervento era pervaso da un pessimismo esagerato, specie quando ha affermato che la diminuzione del traffico verificatasi anche nel 1950 — nonostante l'anno santo — costituisce un fenomeno talmente grave da costituire un serio motivo di allarme per il Parlamento, tanto più che i provvedimenti, escogitati dal ministro D'Aragona, si sono dimostrati inadeguati o quanto meno insufficienti a conseguire lo scopo che lo stesso onorevole D'Aragona si era prefisso.

Risponderò esaurientemente alle sue obiezioni, onorevole Imperiale.

Ella ha detto che la situazione attuale si presenta come la più grave del dopoguerra per le distruzioni delle linee ferroviarie e per l'aumento di circolazione delle automobili. Per quanto si riferisce alle distruzioni, la colpa non è dell'amministrazione: la colpa è della guerra. L'aumento di circolazione delle automobili è stato determinato da una necessità contingente. Se il traffico sulle strade ferrate in quel tragico e duro periodo non poteva avere attuazione, era naturale che il traffico sulla strada dovesse aumentare. E fu un bene: se ciò non si fosse verificato, ne sarebbero derivati una intollerabile condizione di disagio per i viaggiatori ed un danno gravissimo per l'economia del paese.

Il maggiore traffico su strada si è ormai consolidato. Ora occorre studiare attentamente come poterlo disciplinare senza annullarlo. Come ho detto nella mia relazione, è necessario armonizzare l'uno e l'altro traffico perché cessi una concorrenza dannosa e perché l'amministrazione ferroviaria non abbia a risentire ulteriormente quei danni che sono stati da tutti noi rilevati.

Il coordinamento dei trasporti, la costruzione e l'ammodernamento dei servizi — come giustamente rileva l'onorevole Imperiale — daranno un impulso decisivo alla ripresa del traffico ferroviario. L'ho detto anche nella mia relazione.

I servizi vanno ammodernati, ma naturalmente bisogna anche tener presenti le disponibilità finanziarie. Se all'amministrazione vogliamo fare un addebito, non può certamente esser quello di essere rimasta inoperosa. Basterebbe il discorso del ministro Campilli al Senato per farci affermare il contrario. Nel detto

discorso si dice: « Compito precipuo e direi pregiudiziale dell'amministrazione è stato quello di ottenere i fondi necessari a fronteggiare gli obblighi derivanti dai lavori eseguiti e dagli impegni assunti ». Il che — in parole povere — significa che le ferrovie hanno eseguito lavori che non sono stati ancora pagati. Ed è questo il tormento dell'amministrazione ferroviaria: che ha superato nella spesa i finanziamenti avuti; ha fatto cioè più di quello che doveva fare. Ora, se questa maggiore attività vogliamo considerarla come un addebito...

IMPERIALE. Non ho detto questo. Non lo penso neanche.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Ella ha parlato di problemi che dovevano essere risolti e non lo sono stati: cioè la ricostruzione e l'ammodernamento dei servizi.

IMPERIALE. Precisamente.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Non tutto è stato fatto; né tutto quel che è stato fatto soddisfa le nostre esigenze, specie per quanto si riferisce al mezzogiorno d'Italia. Ma non possiamo dire che è mancata la ricostruzione, che è mancato del tutto l'ammodernamento dei servizi. Dobbiamo solo auspicare che il ministro del tesoro trovi i fondi necessari per permettere all'amministrazione ferroviaria di completare la ricostruzione e l'ammodernamento dei servizi, nonché di sviluppare le reti ferroviarie nell'Italia meridionale e nelle isole.

IMPERIALE. Siamo d'accordo.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Anch'io ritengo che l'attuazione di tali provvidenze limiterà notevolmente l'esodo dei viaggiatori dalle ferrovie ai trasporti su strada.

L'onorevole Imperiale ha affermato che è stato un errore aver ritenuto che l'aumento delle tariffe potesse pareggiare il bilancio. A mio credere tale affermazione è opinabile.

IMPERIALE. La contrazione vi è stata e si riscontra ancora adesso.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Certo, come per tutti gli aumenti. Anche quello sulle sigarette ha determinato una momentanea contrazione del consumo. Passato però il momento di reazione, noi assistiamo a un fenomeno di ripresa. Ed io, proprio su sua specifica richiesta, ho riportato nella mia relazione elementi precisi che dimostrano che, mentre in un primo momento vi era stata una contrazione del traffico, successivamente tale contrazione non si è più verificata. Quel che io affermo non è un

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

parto della mia fantasia; è dimostrato da documenti ineccepibili.

IMPERIALE. Ho citato delle cifre.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Sì, ma ella ha letto dati che riguardano altri esercizi. Se ella avesse avuto la bontà di leggere attentamente la tabella a pagina 20 e quella a pagina 21 della mia relazione, avrebbe potuto mettere in evidenza che — mentre il consuntivo dell'esercizio 1949-1950 è di 57 miliardi e 895 milioni e quello 1950-51 è di 73 miliardi e 858 milioni — il preventivo attuale è stato invece calcolato in 76 miliardi e 400 milioni, ed è stato calcolato con una prudenza eccessiva.

Con gli elementi riportati nella tabella a pagina 21, ho dimostrato come le previsioni dell'esercizio in corso siano superate dai dati oggi acquisiti dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Difatti per il mese di luglio vi è stato un preventivo di 13 miliardi e 200 milioni, mentre i prodotti del traffico accertati sono di 13 miliardi e 821 milioni; il preventivo di agosto di 14 miliardi e 500 milioni è anch'esso superato perché i prodotti accertati sono di 14 miliardi e 902 milioni; per il mese di settembre infine abbiamo un preventivo di 14 miliardi e 100 milioni, mentre i prodotti accertati sono di 14 miliardi e 669 milioni.

Di conseguenza ho posto in evidenza che i prodotti del traffico accertati per i mesi di luglio, agosto e settembre 1951 danno un supero di 1 miliardo e 592 milioni rispetto alle somme preventivate per gli stessi tre mesi. Il che sta a dimostrare che non è vero che vi è una diminuzione del traffico, ma che viceversa nell'esercizio 1950-51 e nei primi tre mesi dell'esercizio in corso vi è un aumento di traffico. Ed io ho la certezza, o per lo meno la speranza, che anche nei mesi successivi (sino al giugno del 1952) i prodotti accertati conforteranno questa mia dichiarazione.

Per quanto si riferisce al completamento della ricostruzione ferroviaria, confermo quanto dissi ieri: che l'ammontare delle spese da farsi non è di 400 miliardi come ha affermato l'onorevole Imperiale. A tale riguardo citai ieri l'onorevole Corbellini per le dichiarazioni da lui fatte al Senato; ma debbo soggiungere che ho anche riveduto le dichiarazioni fatte dal ministro Campilli in quella sede. Ebbene, i dati esposti dall'onorevole Campilli sono corrispondenti a quelli da me richiamati: e cioè — questo è un conforto per noi — i lavori per il completamento della ricostruzione non ammontano a 400 miliardi ma, grazie a Dio, sono di entità molto minore.

A tale proposito credo doveroso rettificare la tabella riportata nella mia relazione a pagina 26 per un errore in cui sono incorso.

Gli stanziamenti per l'esercizio 1946-47 non ammontano a una somma di 85 miliardi, ma viceversa a quella di 105 miliardi e 302 milioni; così pure per l'esercizio 1947-48 la somma di 76 miliardi e 10 milioni va rettificata in quella di 126 miliardi e 403 milioni; per l'esercizio 1948-49 la somma di 97 miliardi e 390 milioni va rettificata in quella di 115 miliardi e 594 milioni; per l'esercizio 1949-50 la somma di 77 miliardi e 660 milioni va rettificata in quella di 63 miliardi e 722 milioni. Infine quella riguardante l'esercizio 1950-51, che risulta di 86 miliardi e 350 milioni, va rettificata in miliardi 64 e milioni 934.

Consegue quindi da ciò che il totale degli stanziamenti straordinari accordati alle ferrovie in tutto il dopoguerra è stato — anziché di 422 miliardi e 320 milioni — di 479 miliardi e 555 milioni, così divisi: 91 miliardi e 381 milioni per opere patrimoniali, e 388 miliardi e 174 milioni per ricostruzione.

Ho creduto di distinguere tali stanziamenti per opere patrimoniali e per ricostruzione allo scopo di mettere in evidenza che — mentre i fondi, accordati per ricostruzione, sono stati concessi a titolo gratuito — quelli, riguardanti le opere patrimoniali, sono stati dati a titolo oneroso: sono cioè soggetti ad ammortamento da parte delle ferrovie dello Stato.

Credo doveroso mettere in evidenza che la somma destinata alla ricostruzione (quella di 388 miliardi e 174 milioni) è la risultante delle seguenti partite: a) sovvenzioni del Tesoro in 350 miliardi e 322 milioni; b) proventi dei prestiti in 13 miliardi e 650 milioni; c) stanziamenti diretti sul fondo lire in 16 miliardi e 800 milioni; d) ricavo dal materiale distrutto in 7 miliardi e 402 milioni.

Infine, onorevole Imperiale, mi piace ricordare — a conforto delle lamentele che ella ha fatto e che tutti quanti hanno fatto per il mancato completamento della ricostruzione — la comunicazione, fatta dal ministro Campilli al Senato, relativa ad uno stanziamento straordinario di 160 miliardi da utilizzarsi in quattro anni a partire dal 1952-53, tenendo presente che in detta somma dovranno utilizzarsi i 26 miliardi già utilizzati nell'anno finanziario 1950-51. Così che la detta somma di 160 miliardi si aggungerà ai 479 miliardi e 555 milioni già spesi per la ricostruzione e per opere patrimoniali. Speriamo che della somma in parola gran parte sarà spesa nel mezzogiorno d'Italia e che nel prossimo eser-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

cizio possiamo fare apprezzamenti molto diversi da quelli che sono stati fatti quest'anno in merito al mancato completamento della ricostruzione.

L'onorevole Petrucci ci ha parlato, con competenza e diffusione, del problema dell'automobilismo, considerando l'automobile come mezzo di lavoro e di traffico; al riguardo nulla ho da aggiungere.

E vengo agli ordini del giorno, che non intendo trattare singolarmente per mantenere la parola di essere breve. Su alcuni di essi però devo soffermarmi sia per rispondere a specifici interrogativi che mi sono stati rivolti sia perché desidero sottolineare qualche argomento per l'importanza che esso merita.

L'onorevole Covelli è contro il monopolio delle concessioni automobilistiche ed io condivido questo criterio, che talvolta viene seguito con rigore. Però, devo anche dire all'onorevole Covelli quello che ho detto a proposito degli appalti: niente monopolio e libertà assoluta di poter concorrere alle concessioni, va bene; ma i concessionari devono dare garanzia assoluta per i servizi che richiedono. Di conseguenza anche io sono d'accordo che la legge che disciplina la concessione di linee automobilistiche debba essere modificata, eliminandosi taluni privilegi che non sempre sono giustificati.

COVELLI. Questo accade normalmente per i grossi concessionari.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Comunque, ella ha formulato un preciso e specifico quesito, e io le dico che la Commissione invoca provvidenze più rispondenti alle esigenze attuali nonché a maggiori criteri di giustizia. Credo che questo sia sufficiente per soddisfare la sua domanda.

COVELLI. Sì. E sugli altri argomenti?

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Si accontenti per ora della mia risposta, che riguarda il tema principale da lei trattato.

L'onorevole Salerno, con quella competenza che tutti gli riconosciamo, ha invitato il Governo a considerare la materia dei trasporti in un quadro di politica economica. Ho detto che su questo argomento non mi sarei di proposito trattenuto perché avrebbe risposto il ministro; ma sono pienamente d'accordo con l'onorevole Salerno. Mi duole, da modesto conoscitore della materia, di non poter sviluppare le mie considerazioni come sarebbe necessario.

L'onorevole Santo Semeraro ha parlato della elettrificazione della Bologna-Lecce; ho già risposto al riguardo: dei lavori di com-

pletamento della Bari-Barletta ho fatto specifica menzione nella relazione e, quindi, non posso che confermare quanto ivi ho scritto.

L'onorevole Aldo Moro ha svolto, con molta saggezza e pari competenza, un argomento che è molto importante: cioè non essere opportuno, né dal punto di vista politico né dal punto di vista giuridico, modificare la misura delle concessioni ferroviarie fatte agli impiegati dello Stato. Dal punto di vista politico, sono pienamente d'accordo con l'onorevole Moro, perché questo è il momento meno idoneo: mentre gli impiegati dello Stato richiedono un miglioramento del loro trattamento economico sarebbe (lasciatemelo dire con la massima franchezza) impolitico ridurre lo sconto che essi hanno sui biglietti ferroviari. Ma sono soprattutto d'accordo con l'onorevole Moro esaminando il provvedimento sul piano strettamente giuridico.

Prima che ieri parlasse l'onorevole Moro, avevo esaminato il problema: esso richiama la discussione che facemmo in quest'aula il 21 dicembre 1948, quando conferimmo poteri al ministro dei trasporti sulle tariffe ferroviarie.

Anzitutto devo ricordare che in quell'epoca vi fu un voto, sul quale richiamo l'attenzione del ministro, e cioè:

« La Camera impegna il Governo a presentare entro il 31 marzo prossimo (eravamo nel 1948, e quindi ci si riferiva al 31 marzo 1949) il progetto di legge che determini definitivamente le norme generali per la formazione e l'attuazione delle tariffe ferroviarie ».

Nel merito poi ricordo il testo dell'articolo di legge, così come l'approvammo: « Gli aumenti e le riduzioni di carattere generale delle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato sono approvati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri del bilancio, del tesoro, dell'agricoltura e foreste, dell'industria e commercio, sentito il comitato interministeriale dei prezzi, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri ».

Nella legge da me richiamata si parla — come giustamente osservava ieri l'onorevole Aldo Moro — di riduzioni. Quelle di cui godono gli impiegati dello Stato sono delle facilitazioni e non delle riduzioni. È, in sostanza, un premio che viene dato al funzionario dello Stato durante il servizio che presta o quando è collocato a riposo: premio il quale è un corrispettivo a integrazione del trattamento eco-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

nomico e di quello di quiescenza. Quindi, non vi è alcun dubbio che con la legge in parola — che, come tutti ricordano, fu molto contrastata — la competenza del potere esecutivo è limitata esclusivamente agli aumenti ed alle riduzioni delle tariffe di carattere generale ma non comprende la facoltà di poter comunque togliere la concessione che è stata fatta al funzionario dello Stato.

L'ordine del giorno De Michele riguarda la ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife. Non so che cosa risponderà il ministro a tale riguardo. Ho voluto, come ho detto nella relazione, fare specifica menzione di questo problema perché, con mia grande meraviglia, ho rilevato che una rivista tecnica (diretta da un uomo competente, che gode tutta quanta la mia stima) ha citato come antieconomica la ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife. In merito a tale problema, debbo ricordare, anzitutto, all'onorevole ministro che vi sono degli impegni formali assunti fin dal 1947, cioè fin dall'epoca nella quale mi trovavo al Ministero dei trasporti come sottosegretario di Stato.

Ho ricordato in questa Camera — quando fui relatore del disegno di legge sulla Cassa per il Mezzogiorno — che mi recai un giorno a fare un discorso sulla pubblica piazza a Santa Maria Capua Vetere e trovai tappezzata tutta la città con le scritte: « Non credete a Jervolino; egli viene a mentire, come ha mentito Corbellini, come ha mentito De Gasperi. Vi promettono la ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, ma non l'avrete mai ».

Onorevole ministro, vi sono degli impegni precisi dell'onorevole Mattarella e dell'onorevole Corbellini — che hanno fatto esplicite dichiarazioni in Parlamento — e financo del Presidente del Consiglio, il quale ha assicurato la deputazione napoletana e casertana nel senso che la ferrovia in parola si sarebbe ricostruita, ed al più presto.

Ma vi è qualcosa di più. Per ben due volte — quale ministro delle poste e telecomunicazioni — io mi recai, insieme con l'ingegner D'Andrea, al Ministero dei trasporti, ove ebbi lunghe conversazioni con il ministro dell'epoca, onorevole Corbellini, presente il direttore generale della motorizzazione civile dell'epoca, ingegner Vallecchi. Discutemmo il progetto dal punto di vista tecnico ed economico. Il ministro Corbellini che, in un primo momento, aveva sollevato delle difficoltà, di fronte a una dimostrazione veramente matematica fattagli dall'ingegner D'Andrea sulla bontà della ricostruzione e tenendo anche presenti le ragioni turistiche, economiche, com-

merciali ed agricole della zona, si convinse perfettamente della necessità di ricostruire il tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife a scartamento ordinario. Ed io ricordo che il ministro Corbellini, quando fu approvata più tardi la legge del 1951, mi disse: « Ho dato precise istruzioni al servizio competente affinché nei 16 miliardi destinati alla ricostruzione delle linee date in concessione si comprenda senz'altro la ricostruzione della Napoli-Piedimonte d'Alife ».

Ora, io non so quale sarà la risposta che l'onorevole ministro darà a tale riguardo. Ma so una sola cosa: che i lavori che dovevano incominciare da tempo non sono incominciati. Comunque la ferrovia Napoli - Piedimonte d'Alife deve essere ricostruita, e al più presto, perché non è giusto che uomini qualificati, i quali hanno assunto degli impegni, possano rimanere sotto una così grave accusa: quella di essere considerati dei « mentitori ».

Ma, onorevole ministro, desidero rivolgerle una domanda precisa, e cioè: se vi sono delle difficoltà per la ricostruzione, se non ancora è stato completato lo studio del progetto dal punto di vista tecnico (so che il progetto è ancora presso l'ispettorato compartimentale di Napoli e non so perché ritardi a ritornare a Roma), perché non si ridà l'esercizio della ferrovia in parola alla società concessionaria? perché deve ancora durare questa anomalia che, com'è stato rilevato, dura da ventotto anni?

Come ho detto nella relazione scritta, ragioni economiche, sociali, turistiche e politiche consigliano ormai di portare a soluzione il problema. E io, a nome di tutta la deputazione dell'Italia meridionale, ne faccio formale richiesta.

L'onorevole Melis ci ha descritto le tristi condizioni in cui si trovano i trasporti nella Sardegna. Egli ha perfettamente ragione. Io sono stato quattro giorni in Sardegna quando vennero installati gli impianti telefonici in tutti i comuni dell'isola, e so, per diretta conoscenza, che la situazione è veramente grave. Mi auguro che il problema così angoscioso della Sardegna, come gli altri problemi della Sicilia e dell'Italia meridionale in genere, siano particolarmente tenuti presenti e risolti per la dignità del nostro paese.

Necessità di trasporti nell'Italia meridionale: abbiamo sentito, onorevole ministro, le voci più accorate da parte dei nostri colleghi, specialmente degli onorevoli Sammartino, Colitto, Perrone Capano, Ceravolo, Fabriani, Salerno, Vocino, Caroniti, Artale, De Michele

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

e Melis. Costoro ci hanno prospettato le dolorose condizioni del mezzogiorno d'Italia ed hanno invocato urgenti interventi del Ministero dei trasporti per attuare quello che fu promesso e che, purtroppo, non è stato ancora mantenuto.

L'onorevole ministro mi potrà dire: «Aspettavate che venissi proprio io per chiedere la risoluzione di tutti questi così urgenti e gravi problemi, per cui occorrono somme veramente fantastiche?». Nel qual caso io risponderei: «No, le richieste sono state fatte ma purtroppo non sono state accolte, per lo meno fino ad oggi».

Comunque, onorevole ministro, le voci accorate stanno a dimostrare due cose: che l'Italia meridionale è stata colpita più delle altre regioni d'Italia per quanto riguarda le distribuzioni e che il mezzogiorno d'Italia non ha avuto tutto quello che avrebbe dovuto avere nei momenti opportuni. Naturalmente la colpa di ciò non ricade sull'attuale Governo né sui governi immediatamente precedenti. Ma sta di fatto che le condizioni doloranti dell'Italia meridionale non soltanto meritano di essere poste allo studio, ma devono formare oggetto di continua ed appassionata attenzione del Governo.

La rete del mezzogiorno d'Italia, sia quella dello Stato sia quella in concessione, era in condizioni, anche prima dell'ultima guerra, di minore sviluppo. Di conseguenza l'attrezzatura ferroviaria nell'Italia meridionale, anche se venisse completamente ricostruita così com'era durante la guerra, non è idonea a smaltire il traffico delle merci e dei viaggiatori cui deve provvedere.

Noi abbiamo sentito, venerdì ultimo, un discorso molto concreto del ministro dell'agricoltura e abbiamo applaudito a tutto ciò che il Governo ha fatto e intende fare per la parte riguardante la bonifica e la distribuzione delle terre. Ma io voglio ricordare che la trasformazione fondiaria, l'irrigazione nella Lucania, nelle Puglie, nella Sicilia, nella Sardegna, la stessa valorizzazione della Sila, le opere idrauliche e tutte le altre imponenti opere che devono essere attuate dal ministro dell'agricoltura non potranno dare i risultati che ci ripromettiamo se a fianco di dette opere non ve ne saranno altre due concorrenti: la viabilità (per questa provvederà la Cassa per il Mezzogiorno) e lo sviluppo e il potenziamento dei trasporti in genere.

Bisogna quindi essere più solleciti e più generosi verso il mezzogiorno d'Italia e le isole della Sicilia e della Sardegna; bisogna riparare con maggiore urgenza quanto è

stato danneggiato e distrutto; bisogna integrare quel poco che è stato fatto e fare quel che si doveva fare per la rete delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie concesse.

Ciò fu riconosciuto in un importante convegno che tenemmo a Napoli nel gennaio 1947. Voglio leggervi alcuni voti, fatti a conclusione di una relazione che fu svolta dal capo del compartimento delle ferrovie di Napoli, ingegner Morandi, alla cui memoria mando un commosso saluto. Dopo una magnifica relazione che fu approvata indistintamente dai deputati di tutte le correnti (ed erano presenti a quel convegno uomini qualificati, i quali portarono il loro efficace contributo per la risoluzione dei gravi ed inderogabili problemi), all'unanimità fu approvato il seguente ordine del giorno, concordato preventivamente con l'ingegner Morandi nella sua qualità di rappresentante delle ferrovie dello Stato:

«La prima conferenza dei trasporti del Mezzogiorno; udita la relazione delle ferrovie dello Stato e quella sui trasporti e commerci del mezzogiorno d'Italia e le discussioni seguite; plaude all'opera intensa e appassionata di ricostruzione svolta finora dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, compiuta con spirito di assoluta dedizione da parte di tutto il personale nel superiore interesse dell'Italia; e fa voti:

che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato tenga presente, nella elaborazione dei programmi di ricostruzione e nella distribuzione dei mezzi finanziari, le necessità dell'Italia meridionale ed insulare, in relazione alle maggiori esigenze di questa regione e alle distruzioni causate dalla guerra;

che sia data rapida attuazione a tutti quei provvedimenti di limitata portata, relativamente poco onerosi, la cui realizzazione può avvenire in tempo sufficientemente breve, ma che serviranno, però, a migliorare notevolmente le comunicazioni e i traffici ferroviari per viaggiatori e merci nel Mezzogiorno e nelle isole, in particolare per quanto riguarda l'inoltro verso i mercati interni ed esteri delle ingenti masse di prodotti e derrate che costituiscono la principale ricchezza di dette regioni;

che provvedimenti di più vasta portata, destinati ad incrementare lo sviluppo e la potenzialità della rete ferroviaria dell'Italia meridionale e insulare, siano messi rapidamente allo studio e attuati nel più breve tempo possibile, allo scopo di rendere le comunicazioni ferroviarie del Mezzogiorno rispondenti finalmente alle esigenze e alle

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

giuste aspirazioni economiche e sociali di queste regioni, elevandone così il livello di vita ».

Devo ripetere al riguardo (e la colpa non è certo dell'attuale ministro) che, dopo questi voti unanimemente approvati, non tutto è stato fatto. Di conseguenza, io rivolgo una vivissima preghiera (e in questa riecheggia la voce accorata che si è levata da parte di tutti i rappresentanti dell'Italia meridionale) a chi attualmente regge il dicastero dei trasporti affinché siano finalmente esauditi i voti che vennero approvati in quel convegno.

La necessità inderogabile di migliorare la rete ferroviaria nel mezzogiorno d'Italia deve essere messa all'ordine del giorno del paese: il Governo deve risolvere tale urgente problema con la stessa comprensione e lo stesso coraggio con cui ha risolto altri gravi problemi attraverso la istituzione della Cassa per il Mezzogiorno, che costituisce una fra le più alte benemeritenze dell'onorevole De Gasperi. Ho già accennato che l'onorevole Campilli — nel discorso tenuto al Senato il 5 luglio 1951 — comunicò di avere concluso con il ministro del tesoro le trattative per uno stanziamento straordinario di 160 miliardi, da utilizzarsi in quattro anni a partire dall'esercizio finanziario 1952-53. Detta somma — lo invociamo a gran voce — deve essere destinata, in gran parte, al mezzogiorno d'Italia. La rete ferroviaria jonica, quelle meridionali tirrenica ed adriatica, le reti della Sicilia e della Sardegna devono essere sviluppate e migliorate col doppio binario e l'elettrificazione.

Detti miglioramenti, invocati da tutte le camere di commercio interessate — come annunziò, fin dal gennaio 1947, l'ingegner Morandi nel convegno da me ricordato — rientravano nei programmi già da tempo predisposti dall'amministrazione ferroviaria. Perciò io chiedo — a nome di tutte le regioni meridionali e delle due isole — che tali programmi siano espletati. È un dovere di giustizia verso il Mezzogiorno, il cui adempimento non deve essere più oltre ritardato.

Debbo finire con una dolorosa constatazione: mi spiace che il collega onorevole Chiaramello, certamente uno dei più « buoni » di questa Camera (si potrebbe dire che è addirittura la bontà personificata), parlando dell'ex ministro Corbellini, abbia avuto a definirlo « uomo di infausta memoria ». Io non condivido un apprezzamento così severo. Conosco dal 1944 il senatore Corbellini, che ebbi come collaboratore, quando fui sottosegretario di Stato per i trasporti, in

qualità di capo del servizio materiale e trazione, e come collega in un successivo gabinetto. Stimo moltissimo il suo ingegno, la sua cultura e la sua competenza tecnica, che è universalmente nota. Ho voluto chiudere questo mio discorso col richiamare l'apprezzamento dell'onorevole Chiaramello per una ragione particolare.

Chi è preposto alla direzione di un dicastero è apprezzato non tanto per l'alta cultura, per le speculazioni che fa nel campo scientifico o per la particolare competenza tecnica, quanto per la sua sensibilità politica e sociale. Quanto maggiore sarà la sensibilità politica e quanto maggiore sarà la sensibilità alle esigenze sociali, tanto più il ministro sarà benemerito del Parlamento e del paese. L'opera politica e sociale del ministro deve temperare e, tante volte, superare quella tecnica, economica, amministrativa della burocrazia, che, in buona fede e nell'interesse dell'amministrazione, non coglie il valore sociale e politico dei problemi e si irrigidisce su posizioni in cui prevalgono esclusivamente i criteri tecnici, i criteri economici, i criteri amministrativi. Per tale irrigidimento, compiuto con retta intenzione, la responsabilità finisce col ricadere sempre sul ministro: tanto è vero che l'onorevole Chiaramello conserva rancore contro l'onorevole Corbellini e lo definisce « uomo di infausta memoria ».

Voglio concludere, onorevole ministro, con un augurio: mentre confermo i voti che ho riassunto nella mia relazione, ed ancora una volta mando un saluto ed un plauso a tutto il personale ferroviario (che veramente ammiro e del quale mi considero parte per avere avuto l'onore di lavorarvi assieme per oltre 31 mesi), formulo questo augurio: che tutte le popolazioni interessate d'Italia, ed in modo particolare quelle dell'Italia meridionale, possano dire di lei: abbiamo trovato un uomo politico che ha compreso le nostre necessità e ci ha concesso quello che a noi spetta non per elargizione, ma per una altissima ragione di vera giustizia sociale. (*Vivissimi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

LIZZADRI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Gliene darò facoltà in fine di seduta.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei trasporti.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono le 11

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

e qualcuno a mezzogiorno deve andare a messa (*Commenti*): abbiamo 62 ordini del giorno, e vogliamo finire questa mattina. Io cercherò di fare del mio meglio per essere brevissimo. Già, ho sempre pensato, col Carducci, che chi, potendo dire una cosa in dieci parole, a dice in venti, è capacissimo di cattive azioni. Però si dice anche che l'oratoria è fatta per metà da chi parla e per metà da chi ascolta. Io cercherò di fare la mia metà, e, se la Camera mi aiuterà a fare la seconda, faremo presto.

Architettura del discorso: parlerò prima di tutto del problema centrale e cruciale che ho attentamente preparato: strada e rotaia; poi parlerò delle ferrovie concesse; indi mi intratterrò sulle entrate e sulle spese delle ferrovie dello Stato: arriverò così alla conclusione — spero — con molta rapidità.

Penultimo è venuto alla vostra discussione il bilancio dei trasporti per ragioni di calendario parlamentare, non certo per un criterio di priorità: perché ritengo sia pacifico che il problema dei trasporti sta assumendo o, meglio, riassumendo nel nostro paese, come del resto in tutto il mondo, una importanza fondamentale, di ordine morale e politico forse prima ancora che di ordine economico.

È un caso particolare, se si può chiamarlo così, dell'introduzione della macchina: giustamente l'economista inglese Marshall, trenta anni or sono, osservava che « il fatto economico predominante dell'epoca nostra è lo sviluppo non delle industrie manifatturiere ma di quelle dei trasporti: sono queste che rapidissimamente vanno crescendo in volume complessivo e, singolarmente, in potenza, e danno origine alle questioni più palpitanti circa la tendenza dei grandi capitali a volgere le forze ottenute dalla libertà economica alla distruzione di codesta stessa libertà ». È comune la osservazione che in Inghilterra, ribassandosi sempre più il costo dei trasporti e divenendo gli stessi sempre più efficienti, rapidi, popolari, si è potuto importare il grano necessario dalle lontane coltivazioni di ricche terre granifere, evitandosi la coltivazione in luogo delle terre più povere; come pure si è alterata l'azione delle forze che tendono a localizzare le industrie concentrando in speciali località, mentre si è preparata la via a nuove industrie in altre terre e allo scambio sempre più intenso di uomini, di merci, di idee.

Senonché la stessa rivoluzione che le ferrovie hanno portato nell'economia del mondo, accompagnata dagli inconvenienti e dagli sviluppi di cui è piena la letteratura econo-

mica, si sta ripetendo, e in modo assai più caotico e confuso, per l'apparizione di un nuovo mezzo di trasporto: l'automobile.

È il problema strada-rotaia che, in ogni paese civile, si presenta ad ogni bilancio in forma sempre più acuta e sempre più urgente, chiedendo soluzioni razionali e definitive: sono discussioni interminabili ed appassionate di grande interesse economico, tecnico e politico; si reclama, talvolta, troppo facilmente, secondo me, in questo difficile mondo, la conclusione — un pochino semplicistica — che l'automezzo deve essere considerato come un concorrente, e che quindi la soluzione non possa consistere che nel lasciar liberi ferrovie e automezzi in regime di concorrenza; oppure come un complemento, e che quindi si debba arrivare ad una solidarietà, libera o coattiva, dei due mezzi. La verità è stata probabilmente enunciata al Senato dall'onorevole Corbellini, quando, forse con qualche tristezza, ha ammesso che « nel campo della tecnica e dell'economia dei trasporti terrestri sono sorti dei problemi che ancora non hanno trovato una soluzione concreta, nemmeno nel campo della elaborazione tecnica ». Essi si inseriscono in quel diffuso disagio (che non è solo nazionale ma di tutti i paesi civili) che deriva dalla ricerca di una politica organica e sicura dei trasporti, in genere, e dei trasporti per pubblico servizio, in specie, e che viene indicata sotto i nomi generici e spesso vaghi di coordinamento dei trasporti, di sviluppo organico dei vari sistemi meccanici usati, e soprattutto, di conoscenza del costo del trasporto agli effetti di una sana politica di tariffe.

E qui mi permetta il relatore, onorevole Jervolino, che ringrazio per la sua bella e coraggiosa relazione, di dirgli che apprezzo molto l'energia con la quale ha ricordato ordini del giorno e impegni presi in precedenza. Permettetemi di dire, fra parentesi, che prometterò pochissimo; ma prendo l'impegno che quel poco che avrò promesso lo manterrò. Tuttavia le parole che ho or ora citato del senatore Corbellini vengono a dirci come anche la preparazione o la trasformazione degli strumenti amministrativi e di comando vogliano essere collocati nella sede di una chiara, organica politica generale dei trasporti: politica, i cui lineamenti non sarebbero ancora stati deliberati. Io ho avuto la pazienza di leggere, oltre a una abbondante letteratura sui trasporti, tutte le discussioni parlamentari dal 1948 ad oggi, e mi sono compiaciuto della tecnica e dell'autentico entusiasmo con cui questi problemi sono stati

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

affrontati dalle Camere: sono discussioni che veramente onorano un Parlamento. Ma, se se ne tolgono i riflessi di concezioni generali che pretendono di risolvere con una formula, pur sempre semplicistica, i problemi economici, palpitanti, complessi e mutevoli come la vita stessa, i lineamenti di una politica generale dei trasporti — sia detto senza offendere nessuno — non li ho trovati. Tutto ciò non vuol dire che le precisazioni dell'onorevole Jervolino non costituiscano un impegno per me, e spero di darne la prova: ma, insomma, si tratta di vedere — forse questo spiega certi ritardi — se il criterio, meditato, elaborato, conclusivo, deve precedere gli strumenti, o se gli strumenti devono preparare il criterio. Probabilmente le due impostazioni non si escludono a vicenda, come spesso avviene nella concreta realtà.

Faccio comunque appello alla vostra indulgenza per un tentativo, quanto meno, di porre il problema nei suoi veri termini: perché la mia pur breve esperienza di trasporti — anche se molti aspetti di questa materia ho avuto occasione di vedere e di approfondire nella mia lunga permanenza al Tesoro — mi ha già convinto, in modo definitivo, che anche le più piccole e più lontane questioni hanno un rapporto diretto col problema centrale e cruciale, che si definisce nel binomio strada-rotaiia e nella reciproca funzione degli elementi costitutivi dei trasporti: la strada, il veicolo, la forza motrice.

Stabilito un criterio, fissata una politica, noi sapremo che cosa fare — in generale e in particolare — per la strada, per il veicolo, per la forza motrice; avremo una indicazione sicura, e oserei dire imperativa, per la risoluzione del più piccolo problema locale.

Mi permetto di ricordare anzitutto che il problema, alla base, non è un problema tecnico, ma soltanto un problema economico. Quanto meno l'economia è il banco di prova della tecnica: la tecnica muore o prende altre direzioni, se non supera il riesame dell'economia. La strada più moderna, la rotaiia più sicura, il locomotore più potente, il più perfetto degli automezzi non servono, se gli uomini non se ne servono. Giustamente la scienza economica ha abbandonato l'antica definizione di scienza della ricchezza o l'altra di scienza del valore per assumere quella, più aderente alla natura e allo scopo delle sue ricerche, di scienza delle « scelte »; e forse mai come nel problema dei trasporti si tratta veramente di un problema di « scelte »: si tratta di vedere che cosa il viaggiatore o lo speditore sceglierà, o quanto meno di in-

durlo a scegliere, di indicargli una scelta convincente.

Mi sembra pacifico che, se una volta la ferrovia poteva paragonarsi — come fu detto — a un grande fiume e gli altri mezzi ai relativi affluenti, oggi gli affluenti non vanno più al fiume: tendono anzi a crearsi degli alvei autonomi, o addirittura a rovesciare la situazione.

E voglio dire subito — per chi cedesse alla tentazione di accusare il Ministero, o il ministro, di eccessiva mentalità ferroviaria — che sarebbe stolto chiudere gli occhi davanti all'imponenza di un fenomeno che si annuncia con i seguenti ordini di grandezza. Numero degli autoservizi: passato da 4 mila dell'anteguerra a oltre 7 mila, con uno sviluppo da 90 mila chilometri a 400 mila; traffico viaggiatori: da 1 a 7 miliardi di viaggiatori-chilometro; traffico merci: da 4 miliardi e mezzo a 12 miliardi e mezzo di tonnellate-chilometro. Entità degli autotrasporti: 1.003.000 autoveicoli per trasporto viaggiatori circolanti nel 1950; 22 miliardi e 737 milioni di viaggiatori-chilometro effettuati nell'anno; 297 mila veicoli per trasporto merci con l'effettuazione di 14 miliardi e 215 milioni di tonnellate-chilometro; costo totale degli autotrasporti effettuati in Italia: 527 miliardi.

Ancora: 340 mila vetture, 12 mila autobus di cui 10.700 nuovi con motori Diesel a gasolio, 200.946 autocarri, 23.125 rimorchi e 40 mila motocarri, con una produzione nazionale di 127.847 autoveicoli, sempre nel 1950, per un valore di 250 miliardi, cui vanno aggiunti 50 miliardi per pneumatici e camere d'aria.

Si calcola che i lavoratori impiegati nell'esercizio degli autotrasporti siano 450 mila, di cui 350 mila autisti; altri 100 mila sono addetti alla costruzione degli autoveicoli, parti di ricambio, pneumatici ed accessori; altri 150 mila nella costruzione e nel mantenimento delle strade, nelle raffinerie, nella distribuzione dei carburanti e lubrificanti; un totale quindi di 700 mila lavoratori.

Da ultimo il bravo ingegner Vezzani calcola che il gettito di tutte le tasse automobilistiche abbia raggiunto nel 1950 un totale di 117 miliardi, pari al 22 per cento del costo dei trasporti stessi; si può, però, osservare, col nostro professor Laloni, che certi calcoli dimenticano, *sic et simpliciter*, gli oneri della comunità per il servizio dei capitali occorsi per la costruzione delle strade e comprendono invece imposte e tasse con caratteristiche giuridiche e finanziarie del tutto distinte: ma

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

resta il fenomeno in tutta la sua imponenza, che l'osservatore non può non vedere se non a patto di essere un poco cieco, un poco sordo, e forse un pochino stupido. (*Commenti all'estrema sinistra*).

S'impone quindi il problema: quale sarà l'ulteriore sviluppo dell'automezzo? E più precisamente: in che misura l'automezzo è in grado di sostituire la ferrovia? Dove e in quali casi questa sostituzione può avvenire senza danno economico, con un calcolo di convenienza che tenga conto, non solo di tutti, nessuno escluso, gli elementi del costo, e quindi anche del costo della strada, ma altresì di tutti gli altri elementi di giudizio, e in primissima linea, se si vuole, il servizio sociale che il trasporto è destinato a compiere? In parole povere: è venuto il tempo di fare il funerale di prima classe alle ferrovie, o quanto meno di prepararvisi?

MATTEUCCI. Può darsi.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Credo di poter rispondere subito che, in tesi generale, questo funerale va rimandato di almeno un secolo, anche se possiamo essere tutti d'accordo che guarderemmo con molta sorpresa a chi, nel continente europeo, ci venisse a proporre la costruzione di nuove ferrovie a carattere nazionale o internazionale.

Allo stato attuale della tecnica — e, aggiungo, allo stato attuale della rete stradale — è fuor di dubbio che nessun trasporto offre, in confronto alle ferrovie, condizioni di superiorità per sicurezza, rapidità, economia, capacità di trasporto. La disciplina della circolazione ferroviaria è ormai tale da garantire tutta la sicurezza umanamente desiderabile; le dolorose eccezioni sono più un triste tributo all'imperscrutabile sempre in agguato che non l'effetto di una insufficienza tecnica.

La ferrovia offre velocità commerciali medie superiori a 85 chilometri-ora sulle grandi relazioni; lo stesso aereo non presenta vantaggi concreti se non oltre una certa distanza, calcolata generalmente intorno ai 600 chilometri: per percorsi inferiori i servizi terminali diminuiscono sempre più i vantaggi.

All'infuori del traffico a breve distanza il costo ferroviario dei trasporti di massa è 4 o 5 volte inferiore a quello dell'autocarro: si calcola che il consumo totale di grandi calorie per tonnellate-chilometro sia di 240 per un autocarro *Diesel* da 10 tonnellate, contro 120 di un treno a piccola velocità, 70 di un treno a trazione elettrica, 48 di un treno

con locomotiva *Diesel*. Ancora: per un treno di 60 carri bastano tre agenti, mentre per la stessa quantità di merce trasportata occorrono 50 treni stradali *Diesel* a due rimorchi e 100 persone di scorta.

Per giudicare infine della capacità bastano gli occhi; si pensi soltanto allo stato delle strade e a quello che dovrebbe essere il parcheggio: il capovolgimento della situazione esigerebbe spese proibitive e uno spreco immane di terreno. Non è comunque contestata l'esclusività della ferrovia nei grandi trasporti di massa (e qui mi permetto di sottolineare che il trasporto di massa non copre necessariamente soltanto le grandi distanze: direi invece che copre le piccole e le medie intorno ai grandi agglomerati) e nei trasporti di combustibile, minerali, derrate. Ha qui notato il senatore Corbellini che la distanza media per il trasporto merci ferroviario è stata nel 1949-50 di 327 chilometri, contro 232 del 1938-39, con un aumento del 41 per cento; lo stesso senatore Corbellini ha osservato che il trasporto ferroviario costituito dai treni merci richiede, a parità di tutte le altre condizioni, la più bassa potenza specifica di ogni altro tipo di trasporto terrestre: da qui l'origine tecnica della minore spesa unitaria per energia di trazione del trasporto merci in ferrovia.

Ma eccoci alle dolenti note: a non parlare dell'America, dove la strada assorbe gli undici dodicesimi del traffico lasciando solo un dodicesimo alle ferrovie, in Italia, nel 1950, il traffico viaggiatori su strada ordinaria è stato di 22 miliardi e 737 mila viaggiatori-chilometro, contro 9 mila nel 1938; su rotaia, di 28 miliardi 145.000 viaggiatori-chilometro, contro 14 miliardi 374 mila nel 1938: il che vuol dire che il traffico su rotaia si è duplicato, ma quello su strada tende a triplicarsi. La stessa cosa, e anche più accentuata, si verifica per le merci: nel 1950 si sono trasportate merci per 14 miliardi 215 mila tonnellate-chilometro su strada ordinaria, contro 4 miliardi e mezzo nel 1938; e 12 miliardi 560 mila tonnellate-chilometro su rotaia, contro 11 miliardi e 825 mila nel 1938: qui si può assumere senz'altro che il trasporto merci non è aumentato in ferrovia, e si è invece più che triplicato per strada ordinaria.

Ancora: tutte le ferrovie europee sono deficitarie, nonostante l'aumento del traffico viaggiatori, il cui indice, nel suo complesso, è passato da 100 nell'anteguerra a 115 per l'insieme dei paesi, toccando il 195 per l'Italia, il 202 per la Svezia, il 219 per l'Olanda, e l'aumento del traffico merci oscillando intorno a 120.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

Tipico l'esempio inglese, dove la nazionalizzazione ha realizzato le condizioni teoricamente ideali per la ripartizione del traffico: la B. T. C. (Commissione britannica dei trasporti) ha infatti poteri per eseguire trasporti in qualunque modo, proporre tariffe, costruire, comprare, vendere, noleggiare, chiedere prestiti e concederne: il tutto con una gestione completamente autonoma, libera da qualsiasi influenza od onere extra aziendale; agisce, insomma, esclusivamente con criteri aziendali, non concedendo facilitazioni gratuite; fa, in definitiva, quello che vuole, purché il complesso dei trasporti risulti — cito il testo della legge — « opportuno, efficiente e ben coordinato ». A questo scopo può acquisire gradualmente i trasporti su strada, per le distanze oltre i 40 chilometri, e si è perfino creato un tribunale per i trasporti, composto di tre soli giudici, competente a dirimere ogni questione circa le tariffe dei trasporti in ogni ramo. Ebbene: le ferrovie inglesi hanno avuto un disavanzo di circa 8 miliardi di lire nel 1948, di 35 nel 1949, di 24 nel 1950.

Vi sono dunque delle cause di questo maledere, che vanno identificate: e mi pare che non basti la constatazione che da noi i prodotti del traffico sono soltanto trenta volte quelli del 1938-39, mentre le spese di esercizio sono di 47 volte e le spese di personale di 97 volte.

Evidentemente, la superiorità della trazione su strada è data dall'« individuazione » del servizio e dal servizio « da porta a porta »: è il costo dei servizi terminali che grava pesantemente sul costo dei trasporti ferroviari. Nel traffico merci il costo complessivo del trasporto per ferrovia, a breve distanza, di un carico di 20 tonnellate può raddoppiarsi se comprende due servizi camionistici terminali. Se a questo si aggiunge che la ferrovia ha persistito nel vecchio indirizzo monopolistico dell'applicazione di tariffe *ad valorem* secondo il tipo delle merci trasportate, ci si rende conto di come gli autoservizi abbiano potuto « scremare » il traffico delle merci ricche, lasciando alle ferrovie solo le merci povere.

Ma le ragioni di fondo non sono puramente occasionali, e consistono anzitutto nella scomparsa del monopolio, nello stesso tempo in cui la ferrovia continua a restare vincolata ai propri obblighi generali e tariffari: obbligo di esercitare le linee della rete e di farvi circolare un numero minimo di treni, anche se tali linee non sono redditizie (è noto che in Italia vi sono 5 mila chilometri di linee ferroviarie deficitarie, che fin dal 1938 davano un prodotto medio di 50 mila lire per

chilometro contro una spesa di oltre 200 mila lire); obbligo di trasportare tutti i viaggiatori e tutte le merci presentate, con l'inerente necessità di un parco di carrozze e di carri — e del relativo personale — per fronteggiare le punte di traffico, e con l'inconveniente di alti percorsi a vuoto; tariffe pubbliche uguali per ogni cliente, che non si adattano all'agile giuoco della concorrenza; limitazioni nell'impiegare liberamente le due tecniche, della rotaia e della strada; oneri per il personale e oneri sociali; oneri derivanti dall'intervento dello Stato: ho fatto fare un elenco delle riduzioni sulle tariffe ordinarie per il trasporto dei viaggiatori e delle merci che, per disposizione di legge o per convenzioni approvate dal consiglio di amministrazione, sono accordate a vari enti pubblici e privati, con la indicazione del relativo importo che grava sul bilancio d'esercizio dell'azienda ferroviaria. Ebbene, gli onorrevoli colleghi vorranno certo perdonarmi la mia feroce ostinazione nel resistere alle richieste di biglietti gratuiti o di ribassi ferroviari quando sapranno che il minore introito presunto ammonta ad un totale di 29 miliardi, 906 milioni 117 mila lire, senza contare le riduzioni che vengono, di volta in volta, concesse per fiere, congressi, adunate, ecc. Sarei io stesso curioso di sapere quanti sono, ad esempio, in percentuale, i viaggiatori di 1ª classe che viaggiano pagando il biglietto intero.

LIZZADRI. Compresi i trasporti delle forze armate!

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Può darsi: non discuto, io constato. Non sono moltissimi, però, questi ultimi.

Colpa, certo, del giuoco delle tariffe, che cercano, soprattutto per le merci, di adeguarsi all'estrema mobilità del mercato degli autotrasportatori, o che devono tener conto delle condizioni di costo di talune produzioni, specialmente destinate all'esportazione; non discuto in questo momento se sia giusto o meno che le ferrovie sopportino il carico di eccessivi costi aziendali privati, dalle derrate alimentari al legname, alle piriti, ecc., o di particolari condizioni del mercato e degli scambi nazionali ed internazionali: osservo soltanto che se, ad esempio, le ragioni di alcuni esportatori sono perentorie, e se può essere giusto che le ferrovie concedano ribassi agli impiegati dello Stato, ai mutilati, agli ufficiali in congedo, alla Croce rossa, agli espatrianti, ai complessi teatrali, ecc., ecc. — e tutto ciò a carico del solo bilancio delle ferrovie — è altrettanto giusto che il ministro dei trasporti rifiuti decisamente l'accusa di minore ocula-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

tezza amministrativa nella gestione dell'azienda ferroviaria.

Il disavanzo delle ferrovie ha molte spiegazioni; ma questa, cui ho accennato, è una delle più convincenti. È chiaro che i trasferimenti artificiali di traffico sono meno preoccupanti, perché vi si può rimediare, mentre è assai più preoccupante che le tariffe ferroviarie, per un complesso di abitudini che è assai difficile superare, tendano a scendere, allargandosi, sotto il costo marginale.

A questo punto sorge naturalmente una domanda: quali i rimedi? L'onorevole Jervolino, che ha fatto ai Trasporti una lunga esperienza, ha creduto, nel suo meditato, consapevole giudizio, di ricordare nella sua relazione l'ordine del giorno Angelini del 30 ottobre 1949, e l'ordine del giorno Firrao dell'anno successivo.

Nel primo si ritiene che il Ministero dei trasporti, «così com'è costituito, non è in grado di dominare e risolvere il problema per difetto e carenza della sua struttura», e si propone di concentrare nel Ministero dei trasporti «tutta la competenza relativa alla materia di qualsiasi trasporto su strada, dalla costruzione all'esercizio, con particolare riguardo all'adozione di norme innovative che regolino il traffico sulla strada di persone e di cose per coordinarlo col traffico ferroviario»; nel secondo si fa voto perché sia affrettato l'esame del disegno di legge relativo al consiglio superiore dei trasporti (e questo tocca proprio a voi) e si propongono, nel frattempo, alcune direttive pratiche.

Dichiaro subito che, in linea di massima, sono d'accordo, ma che vorrei fissare bene due punti:

1°) che non v'è soluzione tecnica valida, se non risolve contemporaneamente un problema economico, ossia un problema di scelta economica, pur col giusto riguardo al carattere sociale dell'esercizio;

2°) che quindi un problema anche tecnico consiste nel far viaggiare per rotaia — e, scusate il paradosso, a costo di far viaggiare sui carri ferroviari gli stessi automezzi — tutto ciò che può più economicamente viaggiare per rotaia, e per strada tutto ciò che può viaggiare... per strada. Questo è il solo ed unico criterio.

MATTEUCCI. Bisogna nazionalizzare i trasporti.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Troppo semplice... fosse vero!

Queste conclusioni sembrano lapalissiane, eppure la Camera conosce le enormi difficoltà di applicazione, gli interessi preconstituiti —

compresi quelli dello Stato — che si devono disturbare, gli ostacoli che si devono vincere.

Un esempio recente: al convegno dei trasporti di Bari del 18-19 settembre si è parlato di far cessare uno stato di subordinazione verso la rotaia. Di qui: si è chiesto di discourare la gestione ferroviaria dalla struttura ministeriale, facendo cessare la confusione fra Stato tutore e Stato gestore.

Ora, tutto questo può anche essere preso in seria considerazione, purché si prendano in altrettanto seria considerazione altre esigenze: ad esempio, quella di porre i due mezzi su un piede di uguaglianza; di estendere le obbligazioni di servizio pubblico anche ai servizi per strada, oppure, quando queste obbligazioni non si ritengano necessarie, di dare alla ferrovia la stessa libertà della strada; di stabilire un sistema tariffario in modo ufficiale, e di esigere che venga rispettato.

Giusta, ad esempio, una contabilità industriale per le ferrovie, ma altrettanto giusta una contabilità industriale per le spese della strada; giusto il diritto al trasporto a carico delle ferrovie, altrettanto giusto a carico della strada.

Insomma, lo scopo non può essere che uno: mettere a disposizione dell'economia del paese, nelle condizioni più vantaggiose, l'insieme dei mezzi di trasporto, evitando quindi ogni eccesso di mezzi e ogni doppione di servizi e fissando il campo d'azione dei due mezzi in dipendenza di tre elementi di giudizio fondamentali: il rispettivo costo di produzione, le possibilità tecniche, il valore dei servizi. Bisogna, in definitiva, sopprimere quella che è stata chiamata un'anarchia spontanea per arrivare ad un consapevole coordinamento.

Che, in vista di tutto ciò, il Ministero possa essere contrario o resistente alla modernizzazione dei sistemi d'esercizio ferroviario, all'adeguamento delle reti ferroviarie alle effettive necessità del traffico, alla eventuale chiusura delle linee a scarso rendimento, non è nemmeno da pensare.

Ma tutto questo programma vuole un grande respiro e — se mi si permette — un grande coraggio. Personalmente non posso disporre del primo: credo di disporre largamente del secondo.

L'onorevole Jervolino voglia intanto permettermi di dire che io non condivido le sue critiche alla commissione di coordinamento dei trasporti terrestri, saggiamente creata dal ministro Campilli. Questa commissione non è composta di soli tecnici del Ministero dei trasporti: presieduta dal professore Vi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

sentini, comprende tecnici dei trasporti, dei lavori pubblici, dell'Azienda nazionale autonoma della strada, della Cassa per il Mezzogiorno: fosse pure, come è, di soli tecnici, in definitiva è il ministro che vuole e deve essere illuminato, prima di tutto, dai suoi più vicini collaboratori; tutto ciò non esclude affatto che, in un secondo tempo, il ministro si faccia carico dei vari aspetti, oltre che tecnici, professionali, economici, politici e sociali del problema e cerchi tutte le collaborazioni necessarie ed opportune.

In secondo luogo, mi permetto di ricordare che il ministro, Campilli in una acuta visione sintetica, ha altresì nominato una commissione di studio per la riforma organica dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato: le due commissioni sono l'una necessaria all'altra, e, pare a me, vengono incontro alle giuste preoccupazioni dell'VIII Commissione permanente della Camera. È quasi inutile aggiungere che le direttive di massima che ho sin qui enunciato, e che spero riscuotano la vostra approvazione, dovranno servire di indicazione e di norma alle commissioni stesse.

Ricordo, nell'occasione, altre commissioni che sono attivamente al lavoro: la commissione per i servizi automobilistici sostitutivi ed integralivi dei trasporti ferroviari, nominata in vista della opportunità che le proposte di istituire i predetti servizi vengano in via preliminare esaminate collegialmente da organi qualificati dell'amministrazione ferroviaria e dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in spirito di collaborazione ed in armonico coordinamento di iniziative nel pubblico interesse; la commissione per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporti concessi all'industria privata in esecuzione della legge 14 giugno 1949, n. 416; la commissione per lo studio dei problemi relativi agli autotrasporti merci, che ha l'incarico di studiare tutti i problemi relativi agli autotrasporti merci ed alla loro disciplina; la commissione delle autolinee, che ha l'incarico di risolvere, caso per caso, tutte le questioni inerenti alla concorrenza che autolinee di nuova istituzione possono arrecare ai danni delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie concesse, nonché a dirimere tutte quelle altre questioni inerenti sempre ad autolinee, sulle quali l'ispettorato generale ravvisi, di volta in volta, la opportunità di interpellare la commissione stessa; la commissione per il piano di sistemazione e di coordinamento delle comunicazioni di Roma con il mare e con la zona sud della provincia: la terza commissione,

quest'ultima, fra quelle nominate dall'onorevole Campilli.

Non se se queste commissioni possano sembrare troppe: io credo che, una per una, rispondano ad improrogabili necessità o a precise disposizioni di legge e che se mai debba essere cura del ministro di studiare un coordinamento fra le commissioni stesse.

E adesso dovremmo intrattenerci su quello che particolarmente riguarda il bilancio dei trasporti. È evidente che io non ripeterò quanto già ottimamente è stato scritto nelle due relazioni e quanto è stato detto dal ministro Campilli e largamente è stato svolto tanto al Senato che alla Camera. Ringrazio i colleghi che hanno preso la parola alla Camera e che hanno tutti avuto accenti assai cortesi verso di me, sin qui immeritati, che cercherò di meritare. Anche dall'opposizione sono venute a mio riguardo espressioni che mi hanno veramente toccato.

Ringrazio in particolare gli onorevoli Borioni, Semeraro, Imperiale, Paolucci, Pino, Lizzadri, Petrucci, Covelli. Ringrazio anche l'onorevole Sammartino, il quale mi ha dato una occasione: abia pazienza, onorevole Sammartino, ma me la prendo proprio. Mi ha detto l'onorevole Sammartino: sta attento ministro! Non credere ai tuoi funzionari; devi credere a noi che veniamo dai colleghi e che ti portiamo la voce viva del paese. E allora ho dato ordine di preparare un elenco in cui si dicesse quanto denaro occorrerebbe per andare incontro ai desideri espressi da tutti i deputati. Ebbene, state attenti a questa cifra: si tratterebbe di ben 411 miliardi e 472 milioni che io dovrei spendere subito. E allora, abbiate pazienza se io non rifiuterò il consiglio dei miei funzionari, che hanno, quanto meno, una visione unitaria, sintetica del problema. (*Commenti*).

Ferrovie concesse: vi è noto che il disegno di legge n. 1869, approvato dal Senato il 21 febbraio 1951, è stato dalla vostra Commissione rinviato alla discussione in aula. Non vi so dire se questa decisione sia stata un bene o un male: probabilmente il male risiede soltanto nel fatto che si è perso del tempo. Che la legge sia l'ideale, esiterei io stesso ad affermarlo mi pare già molto che si possa dire che è necessaria ed urgente. Non condivido l'opinione che le ferrovie concesse siano soltanto un tumore. L'onorevole Angelini, nella seduta dell'VIII Commissione del 27 aprile 1951, ha saggiamente delineato le dimensioni del problema, perché lo si possa valutare con serietà. Dimensioni che sono le seguenti: linee in esercizio: tramviarie 151, ferroviarie 142,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

automobilistiche 4156; estensione: tranvie, chilometri 2.067, ferrovie secondarie, chilometri 5.192, linee automobilistiche, chilometri 238.114; vetture offerte al pubblico: tranvie, 42.092.790 treni-chilometro, ferrovie, 22.874.214 treni-chilometro, autolinee 182.867.825; viaggiatori trasportati: tranvie 315.108.487 viaggiatori-chilometro, ferrovie 225.227.127 viaggiatori-chilometro, autolinee 114.000.000 viaggiatori-chilometro.

Il bravo presidente della vostra Commissione ha altresì osservato, mettendo a confronto il numero medio dei viaggiatori di ogni linea, che « la caratteristica di bene strumentale sorto per le masse rimane confermata alla strada ferrata ».

Ora, senza voler anticipare qui quello che diremo in aula, mi pare che assai giustamente il senatore Giambattista Rizzo abbia affermato al Senato che si tratta « di un estremo tentativo di rivalutare, per fini sociali ed economici, oltre che tecnici, i mezzi di trasporto ad impianto fisso in regime di concessione ».

Su questa necessità e su questa opportunità, date le dimensioni del problema, mi pare proprio che non vi possano essere discussioni. Semmai le discussioni possono aprirsi sulla natura e sulla misura del contributo dello Stato.

Laboratori di esperienze per funi metalliche. Qui rispondo a quanto l'onorevole relatore ha particolarmente osservato nella relazione. Compiacendomi delle cortesi parole del relatore per questa iniziativa, osservo che non è solo in questo settore che si sta sviluppando ed ampliando l'attrezzatura atta a consentire un più efficiente controllo tecnico sui sistemi di trasporto. Sono infatti in corso di impianto 25 attrezzature acquistate dagli Stati Uniti d'America con i fondi E.R.P. per la prova ed il collaudo degli autoveicoli.

Quanto agli uffici provinciali, sono d'accordo: bisognerà incrementare il personale, che adesso adempie a compiti gravosi ed è numericamente il più basso rispetto a quello degli altri ministeri.

Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife. Il relatore osserva che la commissione interministeriale di cui alla legge 14 giugno 1949, n. 410, ha espresso parere favorevole, in linea tecnica, per la trasformazione a scartamento normale e trazione elettrica del secondo tronco Capua-Piedimonte d'Alife e per lo ammodernamento del primo tronco Napoli-Capua della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, attualmente in gestione commissariale governativa. Aggiunge che la compagnia concessionaria ha presentato, dal canto suo,

le proposte per la riassunzione dell'esercizio dell'intera linea e il progetto esecutivo dei lavori di trasformazione e ammodernamento; che infine il Ministero del tesoro ha dato il suo assenso per l'esecuzione delle opere. Il relatore stesso lamenta che, ciò nonostante, la gestione commissariale governativa continui ancora e i lavori di ricostruzione non siano stati peranco iniziati.

COVELLI. Il commissario è lo stesso direttore del circolo: controllore e controllato!

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Me l'ha detto anche ieri.

Al riguardo faccio presente che il progetto esecutivo è stato presentato dalla compagnia concessionaria nello scorso mese di luglio e su di esso è in corso l'esame tecnico a cura dell'ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e trasporti in concessione per la Campania, il quale ha rilevato la necessità di ulteriori rilievi topografici e la introduzione di alcune varianti, atte a migliorare il tracciato della linea e ad ottenere una più favorevole ubicazione di alcune stazioni. Tali varianti sono già allo studio, ultimato il quale, sarà da promuovere sul definitivo progetto il parere dei competenti organi consultivi, onde addivenire alla nuova concessione.

Avverto però che il Ministero del tesoro ha subordinato il proprio assenso di massima per l'attuazione del progetto alla precisa condizione che la complessiva spesa per il ripristino — prevista in tre miliardi di lire — venga fronteggiata col fondo di 16 miliardi di lire autorizzato con la legge 14 gennaio 1951, n. 15, essendo da escludere in modo assoluto, nelle attuali condizioni della pubblica finanza, assegnazioni particolari per lo scopo di cui trattasi. Si è avviato, quindi, l'esame della possibilità, in relazione alle esigenze del programma di ricostruzioni ferroviarie, che si sta attuando, di far gravare la spesa necessaria sul cennato fondo di 16 miliardi.

Per quanto concerne la definizione dei rapporti con la compagnia concessionaria e la riassunzione da parte di essa dell'esercizio ferroviario, condizione alla quale è subordinata l'attuazione della trasformazione e dell'ammodernamento della ferrovia, trattasi di complessa questione che investe interessi patrimoniali di notevole portata, per cui si è ritenuto opportuno, d'intesa col Ministero del tesoro, di deferire l'esame delle proposte sociali ad una apposita commissione interministeriale, della quale si è già promossa la costituzione e che, quanto prima, raccolti

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

tutti i necessari elementi, inizierà le trattative con la compagnia concessionaria.

È inutile dire che il ministro è presente e segue attentissimamente questo problema.

Ferrovia circumflegrea. Il relatore esprime il voto che siano finanziate le opere di completamento di questa ferrovia (armamento, elettrificazione, ecc.), per le quali lo Stato non ha assunto alcun impegno e che siano costruite anche le due diramazioni per Miseno e Monte di Procida, per ora abbandonate.

Quanto al completamento della linea, è indubbio che vi si dovrà provvedere, trattandosi di opera iniziata, di cui quindi non sarebbe giustificato l'abbandono.

Nella difficile situazione attuale del Tesoro non è per altro possibile assumere fin d'ora degli impegni. Dato comunque che per il compimento dei lavori per la sede stradale e i fabbricati è previsto un termine di tre anni, è da presumere che in questo lasso di tempo possa provvedersi al reperimento dei fondi a tale scopo necessari, in modo che i lavori di completamento possano essere eseguiti in prosecuzione di quelli relativi alla sede e ai fabbricati.

Quanto alle diramazioni verso Miseno e Monte di Procida, l'abbandono di esse è stato determinato, oltre che dall'opposizione del Ministero della pubblica istruzione, come rileva, del resto, lo stesso relatore, anche dalla considerazione che trattasi di due brevissimi tronchi, di costo assai rilevante, ma di scarsa utilità, in quanto diretti a collegare Bacoli e Porto Miseno, mentre si possono agevolmente raggiungere, con pochissimi chilometri di percorso, su strade ottime, l'attuale stazione di Baia della ferrovia cumana, nonché quella di Torre Gaveta, che sarà stazione terminale comune della cumana e della circumflegrea.

Ad ogni modo, per la eventualità che, a seguito di un più approfondito esame o di un mutamento della situazione attuale, dovesse risultare l'utilità e la convenienza economica della realizzazione delle due diramazioni terminali, o quanto meno del prolungamento Torre Gaveta-Bacoli, la legge 5 aprile 1950, n. 225, nell'escludere i due tronchi di cui trattasi, ha mantenuto ferma la dichiarazione di pubblica utilità, di cui al decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, per un decennio.

Autostazione merci in Napoli. La mancata costruzione dell'autostazione di servizio in Napoli, della quale si preoccupa il relatore, non è una conseguenza della prevista soppressione dell'E. A. M.

Infatti, detto ente ebbe soltanto a studiare, sulla fine del 1948, un progetto per una autostazione di servizio limitatamente agli automezzi destinati al trasporto di merci, ma non l'ha potuto attuare per la mancanza dei mezzi finanziari occorrenti.

La costruzione e l'esercizio delle autostazioni sono rimessi, secondo le leggi vigenti, all'iniziativa privata, salvo quei concorsi e quei finanziamenti che possono essere accordati dagli enti pubblici che ritengano di avere interesse a tali impianti.

Per quanto riguarda la stazione delle autolinee di Napoli è in corso di studio una proposta che, se concretata, consentirà, nel più breve tempo possibile, di far luogo alla necessaria istruttoria per quei provvedimenti che, nel pubblico interesse, si riterrà di dover adottare.

Bilancio ferrovie. Penso di dover dire una parola anzitutto sulle interruzioni in Calabria, in Sicilia e in Sardegna.

Calabria: linea Reggio Calabria-Metaponto. Sul tronco Reggio Calabria-Calanzaro si sono verificate 13 interruzioni, di media e grande importanza.

Delle predette interruzioni: 11 sono state riattate, una era di previsto riattamento entro il 24 di questo mese, e quindi a sua volta è stata riattata, dobbiamo presumere; una è di previsto riattamento entro il 20 novembre. Quest'ultima interruzione riguarda il ponte in ferro Bonamico della lunghezza di metri 116, asportato per circa la metà con distruzione dei relativi appoggi. La spesa presunta per il ripristino delle comunicazioni ammonta a circa 200 milioni di lire. Dove la viabilità ordinaria lo consente, sono stati istituiti trabordi per i viaggiatori. Le correnti del traffico merci sono state deviate su altri itinerari.

Sicilia: linea Messina-Catania, n. 5 interruzioni, tutte riattate. Linea Catania-Siracusa, tre interruzioni, delle quali 2 riattate e una di previsto riattamento entro il 3 novembre.

La più grande interruzione si è verificata fra Bicocca e Valsavoia, in località Passomartino, con l'asportazione di circa tre chilometri di rilevato ferroviario per circa 40 mila metri cubi di materiale con relativo armamento e pietrisco.

Provvedimenti adeguati sono stati adottati e sono in corso per accelerare il ripristino.

Linea Siracusa-Licata: cinque interruzioni, delle quali tre riattate, una di previsto riattamento entro oggi, una di previsto riattamento entro il 20 novembre.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

La più grave è l'interruzione nei pressi della stazione di Noto per la demolizione di una spalla e di una parte dell'adiacente rilevato con l'asportazione della travata della luce di metri 38, determinandosi così una interruzione complessiva per circa 70 metri.

Linea Bicocca-Caltanissetta: otto interruzioni, delle quali sette riattate e una di prevista riattazione entro il 6 novembre.

Linea Noto-Pachino: quattro interruzioni, di cui nessuna, purtroppo, ancora riattata.

La spesa presunta per la riattivazione delle comunicazioni suindicate è valutata in circa 500 milioni.

Complessivamente si sono verificate 38 interruzioni, delle quali 28 riattate, una di previsto riattamento entro il 24 ottobre, una di previsto riattamento entro il 28 ottobre, una di previsto riattamento entro il 3 novembre, una di previsto riattamento entro il 6 novembre, due di previsto riattamento entro il 20 novembre e quattro per le quali non si possono fare per ora previsioni circa l'epoca di ripristino.

L'ammontare complessivo della spesa presunta per la riparazione dei danni si calcola in lire 700 milioni, senza tener conto del danno economico per riduzione nei prodotti del traffico e delle maggiori spese di esercizio per deviazioni del traffico.

Come il bilancio dello Stato, anche il bilancio delle ferrovie risponde ai criteri di unità e di specializzazione, che vi sono noti, e come quello dello Stato il bilancio delle ferrovie è un bilancio di competenza, al lordo, pur con caratteristiche sue proprie, data la natura industriale dell'azienda.

Vi è qui da chiedersi se questa sistemazione risponda veramente alle necessità industriali dell'azienda ferroviaria: vi è, ad esempio, da domandarsi se sia bene che il conto generale del patrimonio faccia corpo a sé, e se non vi siano relazioni tra il conto generale del patrimonio e il conto di esercizio. Si potrebbe addirittura arrivare alla conclusione che il carattere imperativo del bilancio di previsione non finisca col togliere alla gestione le sue caratteristiche di snellezza e di prontezza, e se quindi non sarebbe più utile presentare al Parlamento, e discutere, un conto consuntivo anziché un bilancio di previsione. Questione grossa, che coinvolge anche problemi costituzionali di grande importanza: non pretendo di indicare qui soluzioni, ma desidero dire che mi pongo il problema, che si inquadra del resto nel più vasto problema del riordinamento dell'azienda, ed è allo stu-

dio presso la commissione cui ho accennato nella prima parte del mio discorso.

Entrate. Mi pare che sia ozioso discutere sulla cifra di 161 miliardi dei prodotti del traffico: se saranno 161 o 159, e se avrebbero dovuto essere 175, se gli aumenti tariffari del febbraio e del giugno 1949 sono stati scontati o meno. Il problema si allaccia al più vasto problema di una politica tariffaria, e questa alle relazioni con la strada su cui mi sono permesso di intrattenere la Camera nella prima parte del mio discorso. L'importante è arrivare alla conclusione se gli aumenti tariffari in corso rimedino a quelli che possono essere stati gli inconvenienti derivati dagli aumenti tariffari del 1949. Io dovrei leggervi i criteri che hanno presieduto a questi aumenti tariffari. Ve li risparmio, anche perché gli stessi aumenti sono allo studio presso il comitato dei prezzi e successivamente dovranno andare al C. I. R. e al Consiglio dei ministri. Comunque, ci si è valsi dell'esperienza passata per vedere di rimediare agli inconvenienti. Nel complesso questi aumenti porteranno un beneficio alle ferrovie dello Stato. Però tengo a ripetere qui quello che ha detto il ministro Campilli al Senato, cioè che abbiamo delle spese che non sono affatto previste: 2 miliardi per competenze accessorie e aumenti di indennità di trasferta per il personale, 7 miliardi per aumento delle pensioni, 3 per il costo del carbone, 3 per materie prime; sono 15 miliardi di maggiori spese che ci aspettano, contro i 6 che dovrebbero venire dall'aumento delle tariffe.

Spese. È in questa sede che tento di dare qualche risposta agli onorevoli oratori.

L'affermazione dell'onorevole Paolucci, sull'obbligo del Governo di addivenire alla ricostruzione anche del tronco Ortona mare-Ortona città della ferrovia sangritana, in esecuzione della legge 26 ottobre 1947, n. 1210, che disporrebbe appunto la ricostruzione di tale tronco, non è esatta, in quanto la cennata legge autorizza il ministro dei trasporti a provvedere alla ricostruzione della linea fino ad Archi e ad Atessa, ma d'intesa col Tesoro, e quindi entro i limiti delle possibilità finanziarie.

A seguito di una frana sopravvenuta, non è possibile ripristinare il vecchio tracciato e la variante che sarebbe necessaria comporterebbe una spesa di oltre un miliardo per soli due chilometri e mezzo di ferrovia quasi interamente in galleria. Dato l'elevatissimo costo dei lavori e la limitatata importanza del collegamento, è apparso opportuno soprassedere all'esecuzione dell'opera.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

Quanto al tronco Archi-Castel di Sangro, non se ne è ancora decisa la ricostruzione, essendo ciò subordinato all'accertamento della convenienza economica e, comunque, alla ricostruzione della linea statale Sulmona-Isernia alla quale si allaccia.

L'onorevole Pino nel suo intervento si sofferma sulla revisione delle tariffe che egli deplora: sul raddoppio della Reggio-Metaponto-Bari; sul raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria e sul ponte sullo stretto di Messina. Raccomanda inoltre il raddoppio delle linee Messina-Bicocca e Messina-Palermo.

Il raddoppio della Reggio Calabria-Metaponto non rientra nel programma di prossima attuazione, in quanto è stato possibile per ora disporre soltanto dello stanziamento necessario alla sostituzione di opere d'arte (ponti in ferro ecc.) per l'importo di 1 miliardo e 500 milioni.

Il raddoppio della Battipaglia-Reggio importerebbe una spesa di 100 miliardi; il raddoppio della Messina-Bicocca e della Messina-Palermo una spesa rispettivamente di 15 e 36 miliardi.

La costruzione del ponte sullo stretto di Messina non rientra nella competenza del Ministero dei trasporti.

All'onorevole Perrone Capano risponde che il ricavato del prestito « Elfer » è stato utilizzato sia per il ripristino di linee di già elettrificate, sia per nuove elettrificazioni (Sicilia), sia per la costruzione di nuovi locomotori.

Per quanto riguarda la direttissima Foggia-Roma, essa è di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Ho ascoltato molto attentamente l'intervento dell'onorevole Borioni. Se fosse vero quello che ha detto, la conclusione non potrebbe essere che la sua. Ma è possibile assumere questa tesi, che quando uno fa l'appaltatore delle ferrovie dello Stato, per ciò stesso è un furfante, un vampiro, un farabutto? Io non penso di poter arrivare fino a questo punto. Non potrò accettare il suo ordine del giorno. Mi si dice tra l'altro che le ferrovie risparmierebbero col sistema degli appalti 7 miliardi. Non lo so, devo controllare. Comunque tengo sotto gli occhi costantemente il problema. È fuori dubbio che cercherò di favorire le cooperative ovunque esse sorgessero con qualche serietà e possibilità di eseguire i loro lavori.

BORIONI. Il sistema degli appalti intende mantenerlo?

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Non è detto. Mi lasci studiare il problema. Io sono

al Ministero da due mesi, praticamente. Lo esaminerò.

Per quanto riguarda le comunicazioni in Piemonte, cui ha accennato l'onorevole Chiamello, potranno essere accelerate quando sarà trasformato da corrente trifase a corrente continua il sistema di trazione.

Ciò non potrà realizzarsi che gradualmente, sia per utilizzare il materiale di trazione esistente, sia per la spesa che supererà il centinaio di miliardi.

Le comunicazioni fra Roma e Parigi hanno attualmente luogo sia via Modane, che via Domodossola.

La durata del viaggio della prima è di ore 21 e quella della seconda di ore 19,30, con una differenza di meno di ore 1,30.

Per ragioni tecniche non risulta per ora possibile accorciare questa durata.

Le altre risposte le darò in sede di parere sugli ordini del giorno. Dovrei parlare delle spese. Io ho pregato i miei uffici di prepararmi un certo prospetto secondo le mie idee. Volevo vedere come dal 1945-46 al 1951-52 siamo andati, per formarmi certi convincimenti. Vi risparmio lo studio e vi dirò la conclusione. Le spese sono praticamente incompressibili. Anche se si potessero comprimere le spese di alcuni capitoli, vi sono altri capitoli, che hanno sete, invece, di denaro; quindi praticamente nel loro complesso queste spese non sono riducibili. Arriviamo perciò alla paradossale conclusione che noi non potremo guarire il disavanzo finanziario ferroviario se non attraverso i nuovi investimenti da coprirsi con spese straordinarie.

Razionalizzando ed elettrificando e per mezzo di una nuova selezione del personale, ci sarà permesso adagio adagio di guarire il disavanzo delle ferrovie dello Stato. Non sono così ottimista come il senatore Corbellini, che ha previsto addirittura che in cinque o sei anni il disavanzo dovrebbe sparire. Io ritengo che, se infiliamo bene questa strada di fare degli investimenti oculati e degli ammodernamenti, si può arrivare a guarire questo disavanzo, se non in cinque o sei anni, in otto o dieci.

Nuovi investimenti. Ho il piacere di dichiararvi che, nel quadro di un vasto e organico programma quadriennale di investimenti, che il ministro Pella sta preparando, i noti 160 miliardi per le ferrovie entreranno con assoluta priorità.

Sono lieto di poter dare qualche anticipazione sugli studi all'uopo predisposti dall'amministrazione ferroviaria. Il programma comporta una spesa complessiva di 160 mi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

liardi, di cui 63 miliardi per lavori di ricostruzione e 97 miliardi per lavori e provviste in aumento patrimoniale.

Per quanto riguarda la ricostruzione, tale programma comprende:

a) la riparazione straordinaria di materiale rotabile, per 10.000 milioni;

b) la ricostruzione di carrozze, carri e bagagliai, per 17.200 milioni;

c) la ricostruzione della nave traghetto *Cariddi*;

d) la ricostruzione di impianti delle officine di grande riparazione del materiale rotabile, delle officine dei depositi e delle squadre di rialzo, per milioni 2.300;

e) il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, per 20.000 milioni;

f) la sistemazione di piazzali di stazione, di fabbricati relativi a impianti termici e idraulici, per 2.380 milioni;

g) il ripristino di ponti, per 3.000 milioni;

h) il completamento del ripristino di impianti dell'elettrificazione, per 1120 milioni;

i) il ripristino di impianti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento, telegrafonici ed illuminazione, per milioni 3.200;

l) il ripristino della linea Bairano-Caianello-Isernia, per 900 milioni.

In totale è dunque prevista, per la ricostruzione, una spesa di milioni 61.500, in confronto dell'assegnazione di milioni 63.300 disposta dall'articolo 1 del disegno di legge.

I restanti 1500 milioni sono destinati al finanziamento dei lavori di ricostruzione delle case economiche per ferrovieri ad integrazione delle sovvenzioni già concesse dal Tesoro per questo stesso titolo e iscritte nei bilanci degli esercizi decorsi.

Per quanto riguarda i lavori da eseguirsi in conto patrimoniale per il funzionamento e il rammodernamento tecnico della rete, il programma comprende:

a) elettrificazione delle linee: Barcellona-Palermo, Bologna-Venezia, Milano-Padova, Messina-Catania e la sistemazione dei relativi piazzali di stazione, per complessivi 20.000 milioni;

b) trasformazione dei sistemi di trazione trifase in sistemi a corrente continua delle linee: Trento-Bolzano-Merano, Lecco-Sondrio, Colico-Chiavenna, per complessivi 2.000 milioni;

c) provviste di materiale rotabile (locomotori ed elettromotrici) occorrenti per l'esercizio a trazione elettrica delle linee, per complessivi 24.500 milioni;

d) sistemazione dei depositi di trazione delle linee sopraindicate, per complessivi 1.500 milioni;

e) ampliamento e sistemazione dei piazzali di diverse stazioni e costruzione di raddoppi per incroci, per complessivi 6.000 milioni;

f) rafforzamento e sistemazione di ponti metallici e in muratura, per complessivi 3.000 milioni;

g) rafforzamento dell'armamento dei binari di corsa di diverse linee ed impianti di meccanizzazione dei lavori di armamento, per complessivi 10.000 milioni;

h) raddoppio delle linee: Fiumetorto-Termini Imerese, Catania centrale-Catania Acquicella, per 1.500 milioni complessivi;

i) sistemazione di fabbricati di stazione, dormitori, magazzini merci e piani caricatori, impianti termici ed idraulici, per 2.500 milioni complessivi;

l) nuovi impianti di segnalamento, apparati centrali elettrici e di sblocco ed impianti telegrafonici, per 6.300 milioni complessivi;

m) provvista di materiale rotabile veicolo; per 10.000 milioni complessivi;

n) provvista di materiali di esercizi vari, per 3.000 milioni complessivi;

o) ammodernamento impianti, attrezzature e macchinari delle officine di grande riparazione del materiale rotabile, delle officine, dei depositi e delle squadre di rialzo, per complessivi 1.700 milioni.

Il programma ridotto (infatti quello che ho esposto rappresenta la metà del programma predisposto dall'amministrazione ferroviaria per circa 320 miliardi) di lavori e forniture in conto patrimoniale comporta una spesa totale di 92.000 milioni in confronto dell'assegnazione dei 97.000 milioni previsti per questo titolo dall'articolo 1 del disegno di legge. I restanti 5.000 milioni dell'assegnazione in conto patrimoniale sono destinati a finanziare il concorso dell'amministrazione ferroviaria:

a) all'aumento dei capitali di enti e società ai quali l'amministrazione stessa è già autorizzata a partecipare, in virtù del regio decreto 13 maggio 1929, n. 836 e del regio decreto 20 febbraio 1939, n. 318; b) alla costituzione del capitale del consorzio del Buthier e della società termo-elettrica siciliana (S.T.E.S.), enti ai quali la predetta amministrazione partecipa per assicurarsi le disponibilità di energia elettrica occorrenti ai maggiori bisogni della trazione ferroviaria che deriveranno dall'attuazione del programma di nuove elettrificazioni, cui si provvederà con i fondi assegnati in conto patrimoniale.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

Ho raggiunto l'ora promessa, onorevoli colleghi, e mi avvio alla conclusione. L'onorevole Melis, nel suo caldo e simpatico intervento, ha ricordato ieri che la ricostruzione delle ferrovie è stata definita miracolosa da tutti gli stranieri ed è stata opera un po' di tutti, dal comunista Ferrari al democristiano Corbellini e al socialista D'Aragona. Egli ci ha fatto un poco dimenticare una voce, sorta dall'estrema sinistra, che aveva detto che tutto era stato sbagliato, che non si era fatto proprio niente, mentre se un rimprovero c'è da fare è che si è fatto troppo in relazione alle disponibilità di bilancio, per cui ora dobbiamo pagare dei debiti. In realtà si potrebbe dire che si tratta di una felice colpa, in quanto abbiamo costruito ad un costo inferiore della metà a quello che avremmo dovuto spendere oggi.

Quanto a me, speriamo che ai nomi dei tre miei predecessori, ricordati dall'onorevole Melis in relazione alla miracolosa ricostruzione ferroviaria, si possa aggiungere anche il mio: Io farò, come sempre, il mio dovere e mi auguro che, con questi nuovi investimenti e con gli altri mezzi che potremo attingere dal mercato, le ferrovie, come hanno accompagnato il primo risorgimento del nostro paese, possano così accompagnare il secondo e continuino a diventare uno strumento sempre più forte ed efficiente al servizio della patria italiana. (*Vivissimi applausi al centro e a destra*).

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

SULLO, *Segretario*, legge:

La Camera

invita in Governo a disporre — con l'urgenza imposta da circostanze e ragioni di carattere morale e sociale, oltre che economico — il completamento della ricostruzione della linea ferroviaria Sulmona-Vairano, arteria di comunicazioni vitale — e perciò indispensabile — per le tormentate popolazioni dell'Abruzzo e del Molise.

SAMMARTINO, GIAMMARCO, SEDATI,
CAMPOSARCUNO, COTELLESA, NATALI
LORENZO, ROCCHETTI.

La Camera

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

COLITTO.

La Camera

invita il Governo a considerare la materia dei trasporti al di sopra di una mera visione aziendale, e di coordinare all'uopo il binomio strada-rotai in un quadro sia di politica economica, sia di organizzazione amministrativa, nel quale trovi armonica disciplina tutto quanto attiene al traffico e alla circolazione, senza trascurare i trasporti aerei, che oggi versano in penosa decadenza.

Tenuta, poi, presente la necessità, già ufficialmente riconosciuta, di dotare la città di Napoli di una adeguata autostazione, per cui furono anche fatti degli stanziamenti,

fa voti

altresi che il Governo provveda all'esecuzione di questa importante ed improrogabile opera.

SALERNO.

La Camera,

riconosciuta la inderogabile necessità di ripristinare sulla linea ferroviaria Bergamo-Treviglio il secondo binario, reclamato dalla urgenza di rendere più adeguate al reale traffico le attuali comunicazioni ferroviarie tra Bergamo e Milano e soprattutto per facilitare, con minore disagio dell'attuale assai impressionante, l'afflusso degli operai della provincia di Bergamo al centro industriale della metropoli lombarda;

dato atto che il traffico su detta linea ferroviaria in continuo aumento è tale da giustificare la occorrente non rilevante spesa,

invita il Governo

e per esso il ministro dei trasporti, a disporre senz'altro il ripristino del secondo binario in oggetto, opera questa che servirà, anche quando, con la elettrificazione della Milano-Venezia, si dovrà necessariamente provvedere alla elettrificazione della Treviglio-Bergamo.

CAVALLI, COLLEONI, CREMASCHI CARLO,
FUMAGALLI, MARAZZINA, PACATI,
SCAGLIA, VICENTINI.

La Camera,

considerato che la produzione, il commercio e l'esercizio dell'autoveicolo costituiscono anche da noi uno dei più importanti settori della vita economica nazionale, tanto da occupare complessivamente oltre 600.000 lavoratori, sicché ormai vengono esattamente riguardati come la base e l'indice del grado di progresso delle varie nazioni;

che, date le nostre ampie possibilità produttive e l'ancora grandissimo fabbisogno

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

dell'utenza, è necessario ed urgente impostare una linea politica generale che favorisca lo sviluppo della produzione, dell'esportazione e dell'impiego, considerando l'automobile non come oggetto di lusso, ma come indispensabile strumento di lavoro;

che oggi in modo diretto o indiretto, sulla produzione e sull'utenza dell'autoveicolo gravano eccessivi oneri, che inevitabilmente comportano una contrazione della produzione automobilistica;

che in questo particolare momento l'industria automobilistica attraversa uno stato di disagio, con grave rischio di vedere accentuato il doloroso fenomeno della disoccupazione,

invita il Governo

a tenere nella massima evidenza, nella sua politica generale, le seguenti direttive:

1°) provvedere ad un'impostazione di politica generale dell'autoveicolo, esaminando, tra l'altro, l'opportunità di raggruppare l'esazione fiscale pei veicoli destinati al mercato interno al momento della loro vendita ed entrata in circolazione, anziché gravarne quasi esclusivamente il processo produttivo;

2°) evitare aumenti delle attuali gravi tasse di circolazione;

3°) provvedere ad alleggerire gli oneri sui carburanti, considerando che essi costano oggi in Italia, per effetto dei tributi che li gravano, più che in tutte le altre nazioni, mentre agli aumenti di consumo deriverebbe un aumento di incassi;

4°) affrontare e risolvere l'annoso problema del coordinamento dei trasporti, non riguardando l'autobus e l'autocarro come concorrenti della ferrovia, e tenendo nella debita considerazione l'adozione del sistema di trasporto più economico;

5°) provvedere all'ampliamento e miglioramento della rete stradale, utilizzando a tale scopo una più alta percentuale dei proventi che l'automobilismo e il consumo di carburante apportano allo Stato.

FODERARO, MONTICELLI, DE PALMA, CAGNASSO, FRANZO, MARCONI, MOLINAROLI, CAPUA, DE MEIO, CARONIA, SIMONINI, LONGONI, NEGRARI, GIUNTOLI GRAZIA, DI LEO, CORTESE, DE' COCCI, TROISI, MICHELINI, CONCETTI, FACCHIN, VICENTINI.

La Camera,

tenendo presente l'opportunità di potenziare le ferrovie in concessione solo quando,

pur integrate con servizi automobilistici, esse risultino indispensabili ai bisogni della zona che attraversano;

constatato che, per le particolari condizioni geografiche e di vita dei paesi del Gargano, pur serviti da autolinee, indispensabile risulta la ferrovia garganica, la quale, per bene assolvere alle sue finalità, ha urgente bisogno di un congruo potenziamento,

invita il Governo:

a disporre, con la necessaria evidente urgenza, quanto occorre perché tale ferrovia finalmente funzioni come deve e come è nella legittima aspettativa di quelle pazienti trascurate popolazioni,

e ad accelerare il logico prolungamento, previsto nel suo primo impianto, dall'attuale assurdo capolinea in aperta campagna fino all'abitato del comune di Vieste.

VOCINO.

La Camera,

visto che i lavori di completamento della ferrovia Bari-Barletta si sono nuovamente interrotti del tutto, o quasi, subito dopo il loro simbolico inizio, tanto che, col ritmo finora seguito, ci vorranno oltre dieci anni per completare il rimanente tronco di appena 55 chilometri;

considerata l'urgente necessità di riprendere tali lavori e condurli avanti con la massima celerità, in modo da portarli a compimento nel più breve tempo possibile e, in ogni caso, non oltre il termine dei tre esercizi finanziari previsti dalla legge 21 novembre 1950, n. 1007;

considerata, altresì, la situazione del personale della tramvia Bari-Barletta, al quale non vengono, da tempo ormai, puntualmente ed interamente corrisposte le paghe dovute, malgrado il sussidio integrativo mensile all'uopo anticipatamente erogato dallo Stato alla società concessionaria;

ritenuta la urgente necessità di porre riparo e termine a siffatta situazione,

nel mentre afferma la esigenza che, fino a quando non sarà entrata in esercizio la nuova ferrovia, rimangano invariati i servizi dell'attuale tramvia, unico mezzo più economico a disposizione delle popolazioni meno abbienti dei numerosi centri serviti,

invita il ministro dei trasporti

a prendere gli opportuni urgenti provvedimenti affinché:

1°) i lavori di completamento della Bari-Barletta, disposti con legge 21 novembre 1950,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

n. 1007, siano immediatamente ripresi e proseguiti con la maggiore celerità, in modo da essere compiuti nel più breve tempo possibile e, in ogni caso, non oltre il termine degli esercizi finanziari previsti dalla legge suddetta;

2°) nessuna riduzione di servizio sia apportata all'attuale tramvia fino a quando non sarà entrata in esercizio la nuova ferrovia;

3°) al personale della tramvia medesima vengano puntualmente corrisposte le paghe, per le quali lo Stato anticipatamente provvede con la erogazione dei sussidi integrativi;

4°) venga dall'Ispettorato della motorizzazione rigorosamente controllato che i sussidi erogati dallo Stato alla società concessionaria siano impiegati in conformità della loro destinazione, non solo per quanto riguarda le paghe al personale, ma anche per quanto riguarda la manutenzione del materiale.

CAPACCHIONE, ASSENNATO, SCAPPINI, DI DONATO, SEMERARO SANTO, GUADALUPI, IMPERIALE, PERRONE CAPANO.

La Camera,

ritenuto che le linee delle ferrovie calabro-lucane, a scartamento ridotto, si sono rivelate in Calabria utili e necessarie per il trasporto di persone, prodotti agricoli, legnami e minerali;

ritenuto che per le condizioni di viabilità e per non vantaggiosa adozione di altri mezzi, quei servizi sono insostituibili;

ritenuto che i tronchi Soverato-Vibo e Gioia Tauro-Marina di Gioiosa, deliberati con legge n. 580 fin dall'anno 1910, sono rimasti tuttora incompleti e, per divenire attivi ed efficienti, devono essere completati con quelli intermedi di Chiaravalle-Mileto e Mamola-Cinquetrondi,

impegna il Governo

a far riprendere i relativi studi ed impostare nel prossimo bilancio i primi stanziamenti necessari per la continuazione delle due linee indicate.

CERAVOLO, LARUSSA, GRECO, PUGLIESE, SPOLETTI.

La Camera,

considerato che la riattivazione dell'intero percorso ferroviario Roccasecca-Avezzano, per considerazioni economico-sociali e logistiche, tocca nel vivo gli interessi di una importante zona del centro d'Italia;

ritenuto che lungo la Valle Roveto è destinato a convogliarsi un traffico molto supe-

riore a quello rivelato dai dati statistici di anteguerra, e cioè, oltre che per normale incremento, anche per il potenziamento turistico della zona e per l'attuazione della riforma fondiaria nella Conca del Fucino;

ritenuto inoltre che, per ristabilire un equilibrio nel traffico, ove non si ricostruisse l'intero percorso ferroviario, bisognerebbe supplire alle vecchie e nuove esigenze con imponenti lavori stradali in alta montagna, che importerebbero finanziamenti per cifre assai superiori ai 900 milioni preveduti dal Ministero dei trasporti come onere della ricostruzione ferroviaria,

impegna il Governo

a provvedere, quanto prima, al completamento della ricostruzione ferroviaria del tratto Avezzano-Sora.

FABRIANI, GIAMMARCO, NATALI LORENZO.

La Camera invita il Governo:

1°) a raggiungere una maggiore economia sulle spese di esercizio mediante una saggia riforma della procedura degli appalti;

2°) ad esaminare accuratamente la materia « orari e coincidenze »; perché siano, quanto più è possibile, soddisfatte le esigenze dei viaggiatori;

3°) ad esaminare l'opportunità della intensificazione dei trasporti merci su strada ferrata, adattando i mezzi alle aumentate esigenze dell'agricoltura e del commercio;

4°) ad esaminare se sia conveniente mantenere in vita la Provvida, considerando i risultati del suo bilancio;

5°) a prendere in particolare considerazione, e con urgenza, la questione ferroviaria calabrese.

CARRATELLI.

La Camera

invita il Governo a studiare la possibilità di porre concretamente in atto al più presto la costruzione della ferrovia Roma-Rieti-Ascoli Piceno, il cui progetto è stato approvato dagli organi competenti e la cui urgenza è stata riaffermata nella relazione pubblicata nel 1948 (pagina 21) al Ministro dei lavori pubblici sui programmi in atto e futuri.

BERNARDINETTI, TOZZI CONDIVI.

La Camera,

ritenuta la pericolosa saturazione permanente dei trasporti a cui si è pervenuti nel-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

la linea tirrenica a sud di Battipaglia e nelle costiere sicule;

considerato:

che sono già minacciati di soffocazione i traffici della Sicilia e della Calabria e sempre più lo saranno coll'accrescersi della produzione e dei consumi,

che la mancanza di una idonea rete ferroviaria nelle regioni suddette pregiudica, inoltre, tutti gli sforzi in atto per la rinascita del Mezzogiorno e danneggia l'economia nazionale,

invita il Governo

a predisporre con urgenza un programma per la costruzione:

a) del doppio binario nelle linee Battipaglia-Villa San Giovanni-Reggio Calabria; Messina-Palermo; Messina-Siracusa,

b) di invasature per le navi-traghetto a Scilla in Calabria e a Torre Faro in Sicilia con relativo allacciamento delle invasature di Torre Faro alla stazione di Villafranca Tirrena da un lato e Messina scalo dall'altro, ripartendo la spesa prevista in dieci esercizi consecutivi a partire dal bilancio preventivo 1952-53.

ARTALE, GUERRIERI EMANUELE.

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.

BORIONI.

La Camera,

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

invita il Governo

ad adeguare i servizi ferroviari del litorale adriatico e jonico alle esigenze e all'incremento in atto della produzione agricola e industriale, disponendo che nel programma di potenziamento delle ferrovie statali, già annunciato nel discorso del Presidente del Consiglio del luglio 1951, da iniziarsi nell'esercizio 1952-53, siano inseriti con assoluta priorità i lavori relativi: a) al doppio binario Ancona-San Severo e Bari-Lecce, b) alla elettrificazione della linea Ancona-Lecce.

TROISI, VOCINO, CASTELLI AVOLIO, GIUNTOLI GRAZIA, DELLI CASTELLI FILOMENA, FABRIANI, CACCURI, SEMERARO GABRIELE, DELLE FAVE, GABRIELI, MORO ALDO, BAVARO, CAIATI, PETRILLI, CONCETTI, LECCISO, TOZZI CONDIVI, PIGNATELLI, DE' COCCI, DE MARIA, DE MEO, SEDATI, MONTERISI, CODACCI PISANELLI, ROCCHETTI, GIAMMARCO.

La Camera invita il Governo:

1°) a presentare un disegno di legge che preveda il perfetto coordinamento dei trasporti su ferrovia e su strada ordinaria, eliminando tutte quelle soprastutture che impediscono ogni forma civile di progresso, tenendo presente le nuove esigenze della vita, il più elevato rendimento dei mezzi di trasporto da impiegare e il fine della massima economia;

2°) a risolvere gli assillanti problemi inerenti alla soppressione dei servizi ferroviari antieconomici su quelle tratte che possono essere servite efficacemente con servizi più celeri, più comodi e più utili, senza dimenticare la carenza di materie prime e la quasi totale mancanza di combustibili nel nostro paese;

3°) a mettere subito allo studio la progettazione:

a) di linee ferroviarie direttissime a doppio binario elettrificate tra le stazioni di: Battipaglia-Villa San Giovanni; Messina-Catania Bicocca; Messina-Palermo; Ancona-Foggia;

b) dell'impianto di una o più invasature per le navi traghetto a Scilla (Calabria) e a Torre Faro (Messina);

c) dell'allacciamento delle invasature di Torre Faro con la stazione ferroviaria di Villafranca Tirrenia, da una parte, e di Messina Scalo, dall'altra parte;

d) della rettifica dei tracciati e del potenziamento delle altre linee meridionali per

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

permettere in esse la circolazione dei più moderni e potenti mezzi di trazione, dando — nella esecuzione delle opere — la precedenza alle linee Reggio Calabria-Taranto-Bari e Napoli-Potenza-Metaponto;

e) dell'elettrificazione delle principali linee del Meridione sinora non incluse nei vari programmi approvati.

CARONITI, CUTTITTA, SPOLETI, SAIJA, CARONIA, PIGNATONE, DE' COCCI, DI LEO, VOLPE, PERLINGIERI, LARUSSA, DELLE FAVE, ANGELINI, BERNARDINETTI, MONTERISI, SICA, PIGNATELLI, TURNATURI, ANGELUCCI NICOLA, FINA, TERRANOVA CORRADO, MORO FRANCESCO, GUERRIERI EMANUELE, TERRANOVA RAFFAELE, SEDATI, RICCIARDI, STAGNO D'ALCONTRES, BORSELLINO, GABRIELI, COLASANTO, IMPROTA, STORCHI, REPOSSI, DE MARTINO CARMINE, FRANCESCHINI, BIMA, TROISI, PASTORE, ROSELLI, SAMPETRO UMBERTO, BONTADE MARGHERITA, CACCURI, BABBI, LETTIERI, ARTALE, STELLA, CORSANEGO, CARAMIA, DE CARO GERARDO, BARTOLE, VETRONE, DE VITA, GORINI, GERMANI, PUGLIESE, MARAZZINA, NUMEROSO, CAPUA, FERRARIS, SALERNO, CARRATELLI, GIUNTOLI GRAZIA, TONENGO, SEMERARO GABRIELE, MUSSINI, MARROTTA, TRIMARCHI, NICOTRA MARIA, VOCINO, FEDERICI AGAMBEN MARIA, LO GIUDICE, DUCCI, SERBANDINI, CASTELLI AVOLIO, PAGLIUCA, ADONNINO, FRANZO, CAMPOSARCUNO, RUSSO PEREZ, REGGIO D'ACI, TUDISCO, CARTIA, CONSIGLIO, BAVARO, SALA, FORESI, ARMOSINO, DI FAUSTO, DE PALMA, PALAZZOLO, CORBINO, PAGANELLI, AMBRICO, SALVATORE, AMATUCCI, COLI, DE MEO, LECCISO, BALDUZZI, NITTI, GRECO, CALCAGNO, FANELLI, SALIZZONI, MORELLI, TITOMANLIO VITTORIA, CASONI, QUINTIERI, BRUNO, PARENTE, ALICATA, GERACI, MEDA, SURACI, RIVERA, PINO, GATTO, MASTINO DEL RIO, LOMBARI, PIERANTOZZI.

La Camera,

ritenendo opportuno che alla categoria dei pubblici impiegati sia conservata la concessione speciale *C* nell'attuale misura, in considerazione sia delle disagiate condizioni della categoria specie nell'attuale momento, sia dal sacrificio che i progettati ritocchi delle ta-

riffe ferroviarie richiedono ad essi come agli altri utenti,

invita il Governo

a mantenere inalterata la misura di riduzione delle tariffe ferroviarie secondo la concessione speciale *C*.

MORO ALDO.

La Camera,

ritenuto che il Ministero della marina mercantile sia l'organo più adatto alla soluzione dei problemi della navigazione interna,

fa voti

perché la direzione generale della navigazione interna passi alle dipendenze del Ministero della marina mercantile.

GATTO, MOMOLI.

La Camera,

considerato che è indispensabile condurre a termine l'opera di ricostruzione ferroviaria;

ritenuto che la ferrovia è di assoluta necessità per quelle zone, che per la loro conformazione orografica, non potrebbero avere assicurato in altro modo il ritmo regolare ed ininterrotto del traffico,

invita il Governo

affinché voglia provvedere — senza ulteriore indugio — all'inizio dei lavori di ricostruzione della ferrovia sangritana Castel di Sangro-Archi e della tratta della ferrovia dello Stato Roccaraso-Castel di Sangro-Carpinone, onde far cessare l'innaturale arretratezza di quelle popolazioni e permetterne il ritorno allo stato anteguerra, favorendone altresì lo sviluppo economico e turistico, ora ingiustamente compresso per l'inspiegabile ritardo nella ricostruzione di queste opere.

LOPARDI.

La Camera,

ritenendo la urgente ed improrogabile necessità di procedere alla costruzione della ferrovia Metaponto-Bari che, attraversando i paesi del versante ionico del materano, passando per Ginosa paese e Laterza e allacciandosi sul tronco già esistente Taranto-Bari, a Castellaneta o a Palagianò, metta nella giusta valorizzazione le località su menzionate e, interessando oltre 50.000 abitanti, dia loro la possibilità di inserirsi nel complesso economico-commerciale delle provincie di Taranto e Bari, e ne consenta l'ulteriore possibilità di sviluppo;

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

ritenendo, altresì, l'urgenza di procedere rapidamente alla già progettata, da lunghi anni, ferrovia Taranto-Manduria-Nardò,
fa voti

che il Governo voglia apprestare i mezzi finanziari necessari alla realizzazione delle su accennate ferrovie.

LATORRE.

La Camera,

considerato che la rinascita del Mezzogiorno, e delle Puglie in specie, è un problema di preminenza nazionale che va affrontato e risolto,

invita il Governo

a portare a termine l'elettrificazione della linea ferroviaria Milano-Lecce (Verano di Ancora-Lecce) ed a completare — nei tratti ove manchi — il doppio binario, prelevando i fondi — ove ne facessero difetto — dal fondo E.R.P.

SEMERARO SANTO.

La Camera,

constatato che gli incidenti stradali, specialmente dovuti all'intensità del traffico motorizzato ed alla inidoneità delle strade, su cui esso si svolge, sono in continuo aumento,

invita il Governo:

1°) a richiamare i competenti organi per una più rigida applicazione delle norme contro l'indisciplina dei conducenti degli automezzi, dei veicoli a trazione animale e dei pedoni;

2°) ad emanare disposizioni, che rendano più oculato il rilascio di licenze o di patenti di guida, nonché la revisione delle stesse;

3°) a provvedere congrui stanziamenti che consentano di apportare gli indispensabili ampliamenti delle sedi stradali della rete esistente e quelle altre necessarie sistemazioni, che la rendano idonea a contenere l'aumentato traffico.

DE PALMA.

La Camera,

riconosciuta l'urgente necessità di provvedere alla definitiva ricostruzione della ferrovia centrale umbra,

invita il Governo:

1°) a predisporre i mezzi per l'immediato armamento del tronco Umbertide-San Sepolcro;

2°) a disporre in modo che la società concessionaria « La Mediterranea » provveda al

rinnovamento del materiale rotabile e degli impianti, da permettere che il servizio in gestione, risponda alle esigenze dei viaggiatori;

3°) a prendere in considerazione la gestione diretta della ferrovia, qualora la società concessionaria non intendesse modificare lo stato di disservizio attuale.

ANGELUCCI MARIO, FORA, FARINI, COTANI.

La Camera,

considerato lo stato deplorabile della stazione di Napoli che, unica in Italia, fra quelle delle grandi città danneggiate dalla guerra, non è stata ricostruita o quanto meno decorosamente riparata;

considerato che, allo stato, i viaggiatori napoletani sono sottoposti a non lievi disagi, dato lo stato di impraticabilità della stazione, impegna il Governo

à ricostruire la stazione di Napoli Centrale e Napoli piazza Garibaldi, entro il 1952.

SANSONE.

La Camera

invita il Governo ad iniziare al più presto i lavori per la elettrificazione della tratta Sulmona-Pescara allo scopo di unificare il sistema di trazione sulla linea Roma-Pescara, unica congiungente diretta tra le linee adriatica e tirrenica.

ROCCHETTI, CASTELLI AVOLIO, GIAMMARCO, COTELLESA.

La Camera

invita il Governo a dare immediato sollecito corso alle pratiche ancora necessarie per dare inizio ai lavori di ricostruzione del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife della ferrovia Napoli-Piedimonte, il cui finanziamento è assicurato ai sensi della legge 17 gennaio 1951, n. 15, adempiendo così ad impegni ripetutamente assunti anche in sede parlamentare, assecondando le ben giustificate aspirazioni di laboriose popolazioni, duramente provate dalla guerra e dalla disoccupazione e favorendo lo sviluppo civile ed economico di vaste zone di Terra di lavoro.

DE MICHELE, NUMEROSO, LEONE, LEONETTI, LOMBARI, IMPROTA, LIGUORI, TITOMANLIO VITTORIA.

La Camera,

constatato che, nonostante le ripetute assicurazioni, l'Amministrazione delle ferrovie

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

dello Stato non ha ancora provveduto alla applicazione, per le categorie interessate, del disegno di legge 4 marzo 1948, n. 137,

impegna il Governo

alla immediata ed integrale applicazione del decreto citato, il quale porterà finalmente al riconoscimento dei benefici previsti per i ferrovieri combattenti.

MIEVILLE.

La Camera,

considerata la deplorabile lentezza con cui procedono i lavori per la sistemazione della stazione Porta Nuova di Torino;

considerata la miserevole condizione in cui è tuttora lasciata la stazione di Porta Susa della stessa città,

invita il ministro dei trasporti

a prendere adeguati provvedimenti affinché le due stazioni vengano al più presto sistemate in modo adeguato all'importanza ed al decoro di quel grande centro ferroviario.

TORRETTA, LOZZA, AUDISIO, RAVERA CAMILLA, GRASSI, MONTAGNANA.

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;

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.

PERRONE CAPANO.

La Camera

invita il Governo ad esaminare la situazione della ferrovia circum-etnea allo scopo di addivenire:

a) all'ammodernamento e sviluppo dei servizi;

b) al passaggio della gestione della « circum » alle ferrovie dello Stato.

DI MAURO, PINO, CALANDRONE.

La Camera,

considerata la situazione che si è determinata in questi ultimi anni nella zona di Mestre, in corrispondenza al tronco ferroviario appartenente alla linea Venezia-Trieste, nel tratto cosiddetto dei « Quattro Cantoni », tratto che rappresenta un gravissimo impedimento allo sviluppo della zona urbana, nonché motivo di grande imbarazzo alla normale circolazione stradale per i numerosi passaggi a livello esistenti;

constatato che le crescenti necessità della zona rendono veramente vitale per Mestre e per Venezia la soluzione del problema,

invita il Governo:

a) a prendere rapidamente in esame il progetto, già elaborato dagli organi competenti, mediante il quale la deviazione del tratto attuale a ridosso della linea Venezia-Treviso, per circa 4 chilometri, risolverebbe completamente il gravissimo inconveniente;

b) a stabilire opportuni contatti con gli Enti locali e governativi che, traendo beneficio dalla soluzione sopra indicata, possono esser chiamati a concorrere alla spesa preventivata di trecento milioni.

OLIVERO, SANNICOLÒ.

La Camera,

accertato che nel compartimento ferroviario di Torino si verifica ancora un grave e deprecabile disservizio, e ciò malgrado i reclami ed i suggerimenti fatti giungere al Ministero dei trasporti da enti e privati,

invita il ministro dei trasporti

a prendere finalmente gli opportuni provvedimenti perché lo stato di cose denunciato abbia a cessare.

LOZZA, TORRETTA.

La Camera,

considerata l'urgente necessità di ristabilire al più presto le comunicazioni ferroviarie tra l'Alto Sangro e il mare Adriatico, distrutte dalla guerra;

ritenuto che inutile sarebbe stata la spesa fin qui sostenuta per la ricostruzione a scartamento ordinario della ferrovia sangritana nel tratto Ortona a Mare-Archi, senza il conseguente completamento della linea fino a Castel di Sangro,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1954

invita il Governo

a porre in esecuzione il piano di ricostruzione del tronco Archi-Castel di Sangro, ormai studiato e definito in tutti i suoi particolari dalla ditta concessionaria, allo scopo di ridar vita al più presto ad una arteria vitalissima economicamente e turisticamente, che attraversa paesi dove vive una popolazione laboriosa, seria, tenace, disciplinata.

GIAMMARCO, COTELLESA, ROCCHETTI,
NATALI LORENZO, FABRIANI, SAM-
MARTINO.

La Camera invita il Governo:

1°) a ricostruire senza ulteriori indugi le ferrovie distrutte dagli eventi bellici e principalmente:

a) i tronchi della ferrovia adriatico-sangritana da Archi a Castel di Sangro e da Ortona città ad Ortona marina,

b) la ferrovia Sulmona-Vairano-Caianello,

c) il tronco Avezzano-Sora della ferrovia Avezzano-Roccasecca;

2°) a realizzare il completamento del doppio binario sulla linea Bologna-Lecce nei tronchi Ancona-Foggia e Bari-Lecce, nonché la elettrificazione di tutta la linea predetta;

3°) a realizzare la elettrificazione del tronco Pescara-Sulmona della linea Pescara-Roma;

4°) ad avviare a soluzione il grave, indifferibile problema dello spostamento degli impianti ferroviari di Pescara;

5°) a disporre il necessario stanziamento di fondi, più volte richiesto, per la cooperativa ferrovieri « Casa nostra » di Pescara, per la costruzione di case per i ferrovieri iscritti a tale cooperativa.

PAOLUCCI, CORBI.

La Camera

invita il Governo a realizzare un programma di costruzione delle linee ferroviarie e di raccordi che si armonizzino con le esigenze della progrediente economia della Sardegna e facilitino ed accelerino — sulle linee di Stato — il traffico dei passeggeri e delle merci.

Lo invita, altresì, ad adottare per le ferrovie in concessione dell'Isola — in attesa che venga definitivamente approvata e diventi operante la legge « sui provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di fer-

rovie e di altre linee di trasporti in regime di concessione » — i provvedimenti di contingenza indispensabili ed urgenti, atti a migliorare i servizi ed a rendere possibili le condizioni di vita dei dipendenti.

MELIS.

La Camera,

riconoscendo la necessità di dare un notevole contributo al miglioramento dei trasporti ferroviari in Sardegna,

impegna il Governo

a provvedere entro l'esercizio corrente:

1°) alla costruzione della linea ferroviaria Martis-Chilivani per il collegamento indispensabile fra le due importanti reti a scartamento ridotto: quella delle strade ferrate sarde nella parte nord-orientale dell'Isola e quelle delle ferrovie complementari nella parte centrale;

2°) alla statizzazione della linea Sassari-Alghero ed all'ammodernamento della medesima, date le pessime condizioni in cui si trova attualmente detta linea, mentre cresce in essa il traffico merci e passeggeri e l'importanza che questa linea andrà acquistando con le bonifiche e trasformazioni fondiari previste nella Nurra Algherese;

3°) alla statizzazione della linea Macomer-Nuoro ed al suo raccordo con la linea statale;

4°) ad un più deciso sforzo di miglioramento di tutti i servizi, specie di quelli passeggeri, sulla rete sarda delle ferrovie dello Stato.

POLANO.

La Camera,

considerata l'importanza che rappresenta per le comunicazioni tosco-romagnole la ricostruzione della vecchia ferrovia Firenze-Faenza distrutta da eventi bellici;

considerato che la ripresa del traffico ferroviario su tale linea è stata sempre riconosciuta ed assicurata dai ministri succedutisi al Dicastero dei trasporti anche in sede di discussione dei precedenti bilanci;

considerato che è già stato ultimato il tratto Faenza-Marradi e sono state eseguite importanti opere d'arte sull'ulteriore percorso,

invita il Governo

a disporre la immediata ripresa dei lavori fino al loro completamento.

PAGANELLI, DONATINI.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

La Camera invita il Governo ad assicurare le popolazioni abruzzesi e molisane che adempirà nel più breve tempo possibile all'obbligo di ricostituire le ferrovie abruzzesi-molisane, che le azioni di guerra distrussero o mutilarono.

RIVERA.

La Camera,

considerato che l'importante stazione di Valenza, semidistrutta dai bombardamenti attese da sette anni di essere ricostruita,

impegna il Governo

a provvedere con urgenza almeno alla ricostruzione delle sale d'aspetto per alleviare il disagio dei viaggiatori.

LOMBARDI CARLO.

La Camera,

riconosciuta la grande importanza per il traffico nazionale ed internazionale della linea Genova-Ventimiglia;

considerato che la linea in oggetto per movimento di passeggeri e trasporto di merci è senza dubbio una tra le più importanti linee ferroviarie d'Italia;

ritenuto che la mancanza del doppio binario, anche nei tratti in cui il doppio binario già esisteva ante-guerra, pregiudica gravemente lo sviluppo del traffico,

segnala al Governo la necessità:

1°) di ripristinare con urgenza il doppio binario nei tratti in cui già esisteva prima della guerra;

2°) di aprontare gradualmente il problema della sistemazione della linea, provvedendo con la maggiore sollecitudine per i tratti per i quali già esiste il progetto esecutivo.

RUSSO, MANUEL-GISMONDI, VIALE.

La Camera,

riconosciuta la necessità di agevolare le comunicazioni nel grande centro industriale di Legnano, ora gravemente intralciate dalla ferrovia che taglia in due la città,

invita il Governo

a favorire la rapida attuazione del necessario sottopassaggio secondo il progetto da tempo approvato dal consiglio comunale di Legnano.

VENEGONI.

La Camera

invita il Governo a predisporre i mezzi finanziari per completare la ricostruzione to-

tale del tronco ferroviario Asciano-Grosseto, onde eliminare i gravi danni che la mancata riattivazione di questo arreca all'economia delle provincie di Siena, Grosseto e Arezzo.

BAGLIONI, PUCETTI.

La Camera,

ritenuta la necessità di abbreviare le comunicazioni con le Puglie mediante la costruzione della variante, già progettata, Teleso-Caianello,

invita il Governo a dare corso ai relativi lavori.

PERLINGIERI, DI MEO, LECCISO, BOSCO LUCARELLI, SICA.

La Camera

invita il Governo a disporre la costruzione del tronco ferroviario Laurenzana-Senise, concesso dalla legge del 1906 e sollecitato, oltretutto dalla popolazione isolata e negletta di Basilicata, dal Senato della Repubblica, che in una seduta del luglio 1949 approvò un ordine del giorno, riconoscendo la necessità di detta costruzione.

Invita, altresì, il Governo a dichiarare se e quando intende disporre l'elettrificazione della linea Battipaglia-Taranto.

CERABONA.

La Camera,

considerato che la soppressione, già in fase di esecuzione, della linea tramviaria Milano - Gallarate - Lonate Pozzolo - Cassano Magnago e la sua sostituzione con un servizio di autocorriere contrastano con le dimostrate esigenze delle popolazioni della plaga,

invita il Ministro dei trasporti

a disporre affinché la linea tramviaria in parola, dovutamente riattata e rammodernata nei suoi impianti fissi e nel materiale rotabile, sia al più presto riattivata in tutto il suo percorso.

GRILLI.

La Camera,

considerato che nel compartimento delle ferrovie dello Stato di Palermo, ed in Sicilia in generale, v'è grande necessità di venire incontro al traffico dei passeggeri e delle merci e considerato che le officine O.M.S.S.A., Aerosicula e il Cantiere navale, negli ultimi due mesi non hanno ricevuto più ordinazioni di carrozze di terza classe, né di carri chiusi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

ed'aperti, il che ha portato al licenziamento di centinaia di operai;

considerato, altresì, che il capo compartimento di Palermo, in un convegno dell'E.R.P., a Catania, dichiarò recentemente che necessitano in Sicilia 2000 carri oltre a 200 carrozze di terza classe,

invita il Governo

a voler prendere tutti i provvedimenti del caso, sia per assicurare lavoro alle maestranze della categoria, sia per corrispondere alle più elementari esigenze del traffico e del commercio.

SALA.

La Camera,

considerate la deficienza delle comunicazioni in Terra di Lavoro e la necessità di porvi sollecitamente rimedio,

invita il Governo

a mantenere senza indugi l'antica promessa di ricostruire la ferrovia Alifana.

LA ROCCA, MAGLIETTA.

La Camera,

considerando la stazione ferroviaria di Napoli inadatta ed indecorosa per i danni di guerra subiti e per le nuove esigenze del traffico,

invita il Governo

a predisporre i progetti e gli stanziamenti opportuni per la costruzione della nuova stazione.

MAGLIETTA, LA ROCCA.

La Camera,

riconosciuta l'assoluta inidoneità delle due linee ferroviarie, che allacciano Cosenza alle linee principali tirrenica e ionica, a soddisfare, sia pure in modo relativo, le necessità del traffico della città e del vasto retroterra,

invita il Governo

a provvedere sollecitamente all'esecuzione del progetto di rettifica della linea Cosenza-Paola e di quella Cosenza-Sibari.

GULLO.

La Camera,

considerato il sistema che regola le concessioni automobilistiche,

impegna il ministro dei trasporti:

a) a disporre perché, nelle concessioni di linee automobilistiche, il diritto di preferenza

non venga attuato, come attualmente accade, in modo da favorire il costituirsi di monopoli aziendali che, oltre ad ostacolare il sorgere e l'affermarsi di piccole ditte a struttura familiare, che svolgono una essenziale funzione sociale ai fini del traffico, pregiudicano costantemente le preminenti possibilità di sviluppo, e qualche volta le stesse condizioni di vita, delle popolazioni più disagiate;

b) a disporre perché non vengano, come attualmente accade, facilmente e frequentemente imposti divieti di servizio locale che, se favoriscono le grandi ditte concessionarie — implacabili nella loro sete di monopolizzare tutte le fonti di traffico — non corrispondono alle esigenze di quelle popolazioni le quali, sprovviste di ogni comunicazione ferroviaria, si vedono private della possibilità di usufruire di tutti i mezzi che attraversano il loro comune;

c) a disporre perché siano rapidamente e favorevolmente esaminate e accolte le richieste di concessioni intese a collegare — specie là dove mancano del tutto le comunicazioni ferroviarie — i comuni con il loro rispettivo mandamento e circondario e con le scuole più vicine, negando l'efficacia del diritto di preferenza quando questo è richiesto da ditte concessionarie di linee a grande raggio con l'evidente finalità di consolidamento monopolistico.

COVELLI.

La Camera

invita il Governo, nell'interesse economico della Repubblica di San Marino e delle due provincie italiane finitime (Forlì e Pesaro), a trattare con il Governo sanmarinese, in base alla convenzione stipulata fra i due Governi il 27 marzo 1927, per il ripristino della ferrovia Rimini-San Marino distrutta dalla guerra.

REALI, CAPALAZZA.

La Camera

invita il Governo a porre con criterio di priorità nel programma di ricostruzione ferroviaria:

1°) l'elettrificazione del tratto Battipaglia-Taranto delle ferrovie dello Stato;

2°) l'adozione dello scartamento ordinario sul tratto Bari-Montalbano jonico delle ferrovie calabro-lucane, o, quanto meno, il collegamento della città di Matera alle ferrovie dello Stato mediante apposito tronco di allacciamento.

BIANCO.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

La Camera,

constatato il costante e quotidiano aumento degli incidenti stradali, specialmente nei grandi centri urbani e sulle più importanti arterie nazionali di traffico;

ritenuto che, in gran parte, tali incidenti, spesso mortali, siano conseguenza dell'indisciplina di troppi irresponsabili guidatori di autoveicoli — specie di autocarri — e dell'imperizia degli scooteristi,

invita il Governo

ed in particolare il Ministro dei trasporti, per la parte di sua specifica competenza, a voler disporre sollecitamente i provvedimenti pertinenti a maggiore « disciplina del traffico » atta a maggiormente assicurare — nelle more della discussione ed attuazione di una più adeguata legislazione della materia — la sicurezza singola e collettiva dei cittadini.

GEUNA.

La Camera,

rilevata la necessità da parte delle ferrovie, di rendere veramente efficiente il servizio sui tronchi secondari dell'Italia meridionale che, se considerati di minore importanza nel complesso della rete, rappresentano elemento vitale per l'economia di quelle popolazioni;

considerata la particolare situazione delle ferrovie concesse all'industria privata nella provincia di Bari,

invita il Governo:

1°) ad adottare, anche per le linee ferroviarie del Meridione i concetti di modernizzazione di mezzi già adottati per altre parti d'Italia, con particolare vantaggio delle popolazioni interessate, assicurando anche dal punto di vista economico quella auspicata maggiore frequenza nei collegamenti dell'Italia meridionale;

2°) a disporre la sollecita ripresa ed il completamento dei lavori della ferrovia Bari-Barletta;

3°) a disporre la prosecuzione fino a Palo-Grumo-Toritto del tronco ferroviario Santo Spirito-Bitonto, già approvata dalla competente Commissione;

4°) a migliorare le condizioni ferroviarie fra la Calabria e la Puglia.

CACCURI, MONTERISI, COLASANTO.

La Camera,

considerati gli impegni già presi dal Ministero dei trasporti per la ricostruzione della linea ferroviaria Firenze-Faenza,

considerata l'importanza dell'opera nell'interesse di una vasta regione e considerata anche la grave situazione di disoccupazione che affligge la zona,

invita il Governo

a disporre l'immediata ripresa dei lavori.

PIERACCINI.

La Camera,

rilevato che la linea ferroviaria Roma-Napoli (via Cassino) è ancora servita da trazione a vapore e non si è provveduto al ripristino del doppio binario su parte notevole del percorso;

ritenuto che tale stato di fatto arreca notevole danno alle esigenze economico-sociali di una delle più importanti zone dell'Italia centro meridionale,

invita il Governo,

e per esso il ministro dei trasporti, a disporre che nella prossima attuazione del programma di potenziamento delle ferrovie statali sia data la giusta priorità all'esecuzione dei lavori per l'elettrificazione ed il ripristino del doppio binario sull'intero percorso di quella detta linea Roma-Napoli (via Cassino).

CAMPOSARCUNO, DE PALMA.

La Camera,

riconosciuta la improrogabile necessità della ricostruzione della stazione ferroviaria di Ravenna in considerazione anche del notevole afflusso di turisti nella città,

invita il Governo a disporre i mezzi necessari per il più sollecito completamento di tale opera.

ZACCAGNINI, AMADEO.

La Camera,

considerata l'estrema utilità per le comunicazioni tosco-romagnole del totale ripristino della linea ferroviaria Faenza-Firenze,

invita il Governo a disporre il sollecito completamento.

BABBI, ZACCAGNINI.

La Camera,

considerato l'annosissimo problema delle comunicazioni ferroviarie tra Bergamo e Milano, mai risolto e continuamente aggravantesi per il traffico in continuo crescente ascesa,

invita il Governo

a voler provvedere in questo esercizio al raddoppio del binario Treviglio-Bergamo là dove

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

già il terrapieno e i ponti esistono nella larghezza voluta.

Invita, inoltre, il Governo ad esaminare seriamente la creazione di una elettrovia dritta tra i due centri come quella esistente tra Roma e Ostia, che renderebbe Bergamo un polmone di Milano suscettibile di grandissimo sviluppo.

STUANI.

La Camera, premesso:

1°) che le olimpiadi invernali del 1956 si effettueranno, per deliberazione dei competenti organi sportivi internazionali, in Cortina d'Ampezzo (Belluno);

2°) che tale manifestazione turistico-sportiva — a cui parteciperanno oltre 40 nazioni — ripropone il problema del collegamento ferroviario dell'importantissimo centro turistico con Calalzo, stazione terminale della linea ferroviaria che congiunge la regione dolomitica con Venezia e con la pianura padana;

3°) che — comunque — l'allacciamento ferroviario Calalzo-Dobbiaco, congiungendo la pianura veneta con l'Austria, riveste grande importanza per i traffici commerciali oltre che per quelli turistici,

fa voti

affinché il Governo, data l'importanza e l'urgenza del problema, ne predisponga fin d'ora lo studio per una tempestiva soluzione.

CORONA GIACOMO, RIVA.

La Camera,

in armonia all'attuale politica in favore delle aree depresse,

invita il ministro dei trasporti:

1°) a finanziare nell'attuale bilancio il progetto di sistemazione del sottopassaggio ferroviario in contrada Barbarisco, nella città di Barletta, sistemazione attesa da oltre un decennio e richiesta urgentemente dal fatto che, attraversando la linea ferroviaria Foggia-Bari la predetta città, è oltre modo intralciato ai cittadini lo spostamento da un quartiere all'altro, essendo il passaggio a livello, attualmente esistente, chiuso per buona parte del giorno al traffico delle vetture per ragioni inerenti l'esercizio della stessa ferrovia;

2°) ad accelerare i lavori per la trasformazione della tramvia Bari-Barletta attualmente arrestatisi al tronco Barletta-Andria; trasformazione attesa da decenni da un gruppo di popolatissimi comuni, il cui progresso agricolo richiede, tra l'altro, il rapido smalti-

mento dei propri prodotti verso le zone di consumo;

3°) a prolungare la ferrovia garganica fino al comune di Vieste, disponendo, inoltre, il finanziamento necessario all'esercizio tutt'altro che lodevole del tratto ivi in funzione, onde accogliere le giuste e reiterate richieste della popolazione locale;

4°) a dare le opportune disposizioni perché le riduzioni di tariffa di trasporto ferroviario dell'uva, dei mosti, dei vini e dei distillati vengano concesse in via semplice e diretta, senza carteggi e conguagli, per tutti i trasporti in serbatoi, fusti, damigiane ed altri recipienti in partenza dalle stazioni di Puglia e Lucania, e ciò per venire principalmente incontro alle medie e piccole aziende;

5°) a dare rapida esecuzione al progetto della elettrificazione della linea Ancona-Lecce.

MONTERISI, TROISI, VOCINO, LECCISO,
CACCURI.

La Camera,

in attesa dell'approvazione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio e il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione », già approvato dal Senato,

invita il Governo

a risolvere il problema dei trasporti nella Val Camonica (Brescia) in relazione alle necessità di quella importantissima zona montana, centro di industrie, di turismo, di sfruttamento elettrico, mentre la popolazione versa in condizioni di grave bisogno e di depresso tenore di vita; mettendo il provvedimento in rapporto anche alla prossima scadenza di concessione della S.N.F.T. attuale concessionaria, la quale non è in grado di soddisfare le più elementari esigenze di traffico della zona stessa.

MONTINI.

PRESIDENTE. Gli ultimi nove ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale.

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

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. All'onorevole Sammartino devo far rilevare che della linea Sulmona-Vairano sono stati ricostruiti i tronchi Sulmona-Roccaraso e Carpinone-Isernia. È in corso di ricostruzione il tronco Isernia-Vairano-Caianello, per il cui completamento è prevista una spesa di un miliardo, che si sta cercando di stanziare.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

Intanto sono in corso lavori per circa 150 milioni per il completamento del viadotto di Santo Spirito. Posso accettare l'ordine del giorno, salvo per quanto concerne il tronco Roccaraso-Carpinone. Quindi a titolo di affidamento e studio.

Lo stesso dicasi per l'ordine del giorno Colitto.

Ordine del giorno Salerno: posso accettare la prima parte e accettare come studio la seconda. Prego quindi di non insistere nella votazione.

Ordine del giorno Cavalli: il problema del raddoppio della linea Treviglio-Bergamo, che comporterebbe una spesa di 600 milioni, sarà esaminato qualora venga riconosciuto necessario, dopo l'attuazione di un programma tecnico destinato a migliorare le comunicazioni tra i due centri. Tale programma per altro prevede una spesa di 950 milioni, ed essendo subordinato alla disponibilità di fondi non è possibile fare previsioni circa l'epoca della sua realizzazione. Quindi accetto l'ordine del giorno solo come raccomandazione.

Ordine del giorno Foderaro: i punti 1, 2 e 3 riguardano argomenti di politica fiscale e quindi di competenza del ministro delle finanze. Il punto 5 non rientra nella competenza del mio ministero, ma in quella del Ministero dei lavori pubblici. Per quanto riguarda il punto 4 ne ho già parlato a proposito dell'ordine del giorno Salerno.

Ordine del giorno Vocino: il potenziamento della ferrovia garganica potrà essere attuato nel quadro della legge in corso di approvazione alla Camera. Il prolungamento fino a Vieste è stato compreso dalla commissione per il piano regolatore delle ferrovie presso il consiglio superiore dei lavori pubblici, tra le opere da eseguire in un terzo tempo. Quindi metto allo studio il problema.

Accetto l'ordine del giorno Capacchione.

Non posso accettare quello Ceravolo perché la costruzione dei tronchi Chiaravalle-Mileto e Mammola-Cinquefrondi comporterebbe una spesa complessiva di circa 10 miliardi, che non sarebbe giustificata dai dati di traffico.

Così, non posso accettare neanche l'ordine del giorno Fabriani, perché la ricostruzione del tronco Avezzano-Sora comporterebbe una spesa di 850 milioni non giustificata dai dati di traffico.

Dell'ordine del giorno Carratelli, posso accettare i punti 2, 3 e 5 e come raccomandazione il punto 1. Respirgo il punto 4 per la « Provvida », di cui ha già parlato il relatore molto accuratamente.

Per l'ordine del giorno Bernardinetti, la questione, che forma oggetto di interrogazione, rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, al quale sarà trasmesso questo voto.

L'ordine del giorno Artale devo respingerlo, tranne per quanto riguarda il raddoppio del binario Messina-Palermo.

Per l'ordine del giorno Borioni ho già risposto: non lo accetto, ma metto allo studio il problema.

Così metto anche allo studio l'ordine del giorno Troisi, essendo già in programma dell'amministrazione ferroviaria, previsti finanziamenti che verranno accordati, il raddoppio della linea Ancona-San Severo e la elettrificazione della linea Ancona-Lecce.

Quanto all'ordine del giorno Caroniti ed altri, per la parte relativa al coordinamento ho parlato a lungo. Metto allo studio la parte relativa alla soppressione dei servizi ferroviari antieconomici. Non posso accettare la parte relativa alla costruzione del doppio binario sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria, Messina-Bicocca e Messina-Palermo, così come non posso accettare la parte relativa alle nuove invasature per navi traghetto, trattandosi di progetti non ritenuti urgenti ed indispensabili. Metto allo studio tutto ciò che riguarda la linea Reggio-Taranto-Bari, di cui è stato approvato lo stanziamento di milioni 1.500 per la sostituzione di ponti in ferro e metto pure allo studio la parte relativa alla elettrificazione delle linee Messina-Palermo e Messina-Catania.

Accetto l'ordine del giorno Moro. (Mi dispiace, perché speravo proprio di farcela con il ribasso delle riduzioni!). Mi arrendo alle ottime ragioni esposte dall'onorevole Aldo Moro.

Non accetto l'ordine del giorno Gatto: non è competenza del Ministero dei trasporti.

GATTO. Sono due anni che aspettiamo!...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Comunque, ella può farsi promotore di una proposta di legge d'iniziativa parlamentare.

Sull'ordine del giorno Lopardi, non posso dare affidamenti per la ricostruzione della Roccaraso-Carpinone, perché essa importerebbe una spesa di due miliardi. La ricostruzione della Castel di Sangro-Archi è subordinata all'accertamento della convenienza economica. Formerà oggetto di studio; comunque, ne riparleremo.

All'onorevole Latorre dico che la costruzione della nuova ferrovia Metaponto-Bari è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Quanto alla ferrovia Taranto-Manduria-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

Nardò si potrà esaminare la questione quando si avranno le occorrenti disponibilità finanziarie.

L'elettrificazione della Ancona-Lecce e il raddoppio della Ancona-San Severo — richieste dall'ordine del giorno Semeraro Santo — sono allo studio. Queste elettrificazioni sono in programma e la loro attuazione è soltanto subordinata alla concessione del finanziamento.

SEMERARO SANTO. Ma il finanziamento c'è! Lo ha detto il sottosegretario Mattarella...

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è così: legga bene la risposta all'interrogazione.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno De Palma per quanto riguarda la circolazione stradale e il rilascio di licenze e patenti di guida. Per quello che concerne la rete stradale, è di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Accetto l'ordine del giorno Angelucci per la parte relativa al tronco Umbertide-San Sepolcro; metterò allo studio la richiesta del rinnovamento del materiale. Tale rinnovamento è subordinato all'applicazione della legge sul potenziamento ancora all'esame del Parlamento e per la gestione diretta della ferrovia, che potrà esser presa in esame prima dell'apertura all'esercizio del prolungamento Umbertide-San Sepolcro.

Ordine del giorno Sansone: non è esatto che lo stato della stazione di Napoli sia deplorabile e che essa sia impraticabile. Si fa presente che per Napoli piazza Garibaldi e per Napoli centrale, sono stati approvati i lavori per il miglioramento di quelle stazioni (pensilina per Napoli piazza Garibaldi e marciapiedi e pensiline per Napoli centrale). Per quanto riguarda il fabbricato viaggiatori, sono in corso accordi con il comune per completare un piano per il piazzale esterno. Non si possono per altro fare previsioni circa l'attuazione, essendo il piano subordinato alle disponibilità di fondi. Come ho detto per Venezia, ripeto per Napoli che verrò di persona per esaminare sul luogo la questione.

Ordine del giorno Rocchetti: l'elettrificazione della Sulmona-Pescara è in programma. L'attuazione di essa è subordinata alla concessione di appositi finanziamenti.

Ordine del giorno De Michele: della ferrovia alifana ho già parlato. Comunque, lo accetto come impegno allo studio.

Ordine del giorno Mieville: lo accetto per quello che riguarda gli ex combattenti.

Ordine del giorno Torretta: i lavori relativi alla sistemazione di Torino Porta Nuova (galleria di testa) sono in corso, e si cercherà di condurli a termine nel più breve tempo, nonostante le difficoltà insite nei lavori stessi. Per quanto riguarda le condizioni di esercizio, sono in programma alcuni lavori per migliorarle. Le questioni relative alla stazione di Porta Susa (sottopassaggi) sono subordinate alle decisioni del comune di Torino circa l'abbassamento del piano della ferrovia nella zona di Porta Susa. Comunque, accetto l'ordine del giorno per i primi due punti, e metterò allo studio il terzo.

Ordine del giorno Perrone Capano: metterò allo studio la materia che forma oggetto di tutto l'ordine del giorno.

Ordine del giorno Di Mauro: il riscatto della ferrovia circumetnea non è possibile prima del 1958, mentre la convenienza dell'ammodernamento è discutibile, data la scarsità del traffico, ormai servito da linee automobilistiche. Non accetto, insomma, l'ordine del giorno.

Non posso accettare l'ordine del giorno Olivero, sia per l'aumento delle spese di esercizio conseguenti all'allungamento di percorso sulla linea deviata, sia per le importanti opere che l'attuazione del provvedimento richiederebbe. Si ritiene preferibile, data la spesa occorrente, superiore a lire 300 milioni, di provvedere ad una conveniente sistemazione della viabilità ordinaria atta a eliminare gli inconvenienti lamentati.

Porrò allo studio l'ordine del giorno Lozza; ma occorre precisare, in concreto, quali sono i disservizi lamentati.

Porrò allo studio anche l'ordine del giorno Giammarco. La ricostruzione del tronco Archi-Castel di Sangro è subordinata all'accertamento della convenienza economica e comunque alla ricostruzione della linea statale Sulmona-Isernia.

Dell'ordine del giorno Paolucci porremo allo studio il punto 1, limitatamente alla ferrovia Archi-Castel di Sangro ed alla Sulmona-Vairano-Caianello, ed i punti 2, 3 e 5. Non posso accettare gli altri punti relativi alla ferrovia Ortona città-Ortona marina, al tronco Avezzano-Sora e allo spostamento degli impianti ferroviari di Pescara.

Circa l'ordine del giorno Melis, assicuro il più vivo ed affettuoso interessamento per porre allo studio tutto il problema della Sardegna.

Non posso accettare l'ordine del giorno Polano, in quanto il costo relativo alla costruzione della ferrovia Martis-Chilivani compor

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

terebbe un onere superiore ad un miliardo, di cui attualmente non si ha disponibilità nel bilancio. Riguardo alla richiesta per la statizzazione delle linee Sassari-Alghero e Macomer-Nuoro, sono in corso studi.

POLANO. Non si riesce a trovare un miliardo per la Sardegna?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Cercheremo di trovarlo.

Circa l'ordine del giorno Paganelli si tratta di un complesso di opere del costo di due miliardi e 300 milioni e non si può prevedere quando la ricostruzione della linea Firenze-Faenza potrà essere effettuata, in mancanza dei necessari finanziamenti.

PAGANELLI. Vi eravate impegnati.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ma non ci sono i finanziamenti; con gli impegni non si possono eseguire le opere.

Posso accettare, in linea di massima, lo spirito dell'ordine del giorno Rivera: non posso impegnarmi a ricostruire le stesse opere distrutte.

Accetto l'ordine del giorno Lombardi Carlo, con la riserva che il lavoro, comportante una spesa di 32 milioni e 500 mila lire sarà effettuato in due fasi, per le limitate disponibilità di bilancio.

Sarà posto allo studio il ripristino di cui al punto 10 dell'ordine del giorno Russo Carlo, essendo compreso nel programma di lavori, cui si darà esecuzione, non appena ottenuti i richiesti finanziamenti (160 miliardi). Si metterà allo studio anche la parte relativa alla sistemazione della linea Genova-Ventimiglia, essendo questa subordinata all'assegnazione di nuovi stanziamenti, mentre sono già in corso studi per la revisione a monte della tratta Varazze-Savona.

È allo studio il problema segnalato dall'ordine del giorno Venegoni riguardante il comune di Legnano. È un problema che mi sta a cuore; ma ci sono altre necessità più urgenti.

Si porrà allo studio la ricostruzione della linea Asciano-San Giovanni d'Asso, invocata dall'ordine del giorno Baglioni. Si tratta di una spesa di circa 300 milioni. In vista della utilità dell'opera, si provvederà alla ricostruzione non appena sarà possibile avere il relativo finanziamento.

Circa l'ordine del giorno Perlingieri, la costruzione della Telese-Caianello rientra nella competenza del ministro dei lavori pubblici, al quale il voto sarà trasmesso.

Non posso accettare l'ordine del giorno Cerabona: la costruzione del tronco Laurenzana-Senise comporterebbe una spesa di circa

10 miliardi, che non sarebbe proporzionata alla corrente di traffico, che è molto limitata e che è adeguatamente soddisfatta da servizi automobilistici. La elettrificazione della Battipaglia-Potenza-Taranto non è giustificata dall'intensità del traffico. Essa comporterebbe una spesa di circa 20 miliardi.

CERABONA. Forse la Lucania non fa parte dell'Italia?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Io ho detto di no perfino alla mia città, Legnano.

CERABONA. Al Senato il ministro Corbellini disse di sì, ma poi non se ne fece nulla.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto concerne l'ordine del giorno Grilli, ricordo che il servizio tranviario sulla linea cui si riferisce è stato sostituito da quello automobilistico soltanto su alcuni tratti (Legnano-Gallarate e sulle diramazioni per Lonate Pozzolo e Cassano-Magnago) e soltanto in via provvisoria e sperimentale. Non è prevista la sostituzione sul tronco Milano-Lignano. La riattivazione è subordinata all'eventuale esito negativo degli autoservizi e qualora l'esercizio stesso sia riconosciuto conveniente dal punto di vista tecnico ed economico.

Circa l'ordine del giorno Sala, dichiaro che la costruzione e ricostruzione del materiale rotabile è compresa nel programma dei 160 miliardi. Si provvederà, subordinatamente alla attuazione di tale programma, al soddisfacimento — per quanto possibile — delle richieste delle industrie siciliane.

Per quanto attiene all'ordine del giorno La Rocca, ricordo che il problema è allo studio.

Per quanto si riferisce all'ordine del giorno Maglietta, relativo alla costruzione della nuova stazione di Napoli, ho già reso noto all'onorevole Sansone che per quelle stazioni sono stati approvati i lavori per il loro miglioramento. Per quanto concerne il fabbricato viaggiatori, sono in corso accordi con il comune per completare il piano per il piazzale esterno, ma l'attuazione resta subordinata alla disponibilità di fondi.

Non posso accettare l'ordine del giorno Gullo. La rettifica della linea Cosenza-Paola rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, cui si farà pervenire il voto espresso dall'onorevole Gullo. Detta rettifica comporterebbe una spesa di circa 8 miliardi. Non si hanno elementi concreti per una diversa sistemazione della Cosenza-Sibari, che certamente importerebbe una spesa assai rilevante.

BRUNO. Eppure si tratta di soli 3 chilometri!

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Circa l'ordine del giorno Govelli, faccio presente quanto segue: il sistema delle preferenze è diretto non ad attuare un monopolio ma a tutelare l'interesse pubblico. La politica del Ministero dei trasporti non è diretta alla costituzione di monopoli, come dimostra il fatto che su 1400 imprese esercenti autolinee, ben 1123 sono costituite da piccole aziende da uno a 15 dipendenti. L'amministrazione ha sempre cercato di evitare divieti di servizi locali, promuovendo accordi tra i vari concessionari. Per quanto riguarda il rapido esame delle richieste per l'istituzione di nuove linee, l'amministrazione provvede in casi di urgenza anche telegraficamente.

Ordine del giorno Reali: la questione forma oggetto di studi in relazione all'eventualità che la repubblica di San Marino, con un concorso nelle spese di ricostruzione da parte dello Stato italiano, possa ricostruire ed esercitare la linea per conto proprio.

Ordine del giorno Bianco: la elettrificazione della Battipaglia-Potenza-Taranto non è giustificata dalla intensità del traffico. Essa, d'altra parte, comporterebbe una spesa di 20 miliardi. L'adozione dello scartamento ordinario sul tratto Bari-Montalbano Jonico non è conveniente, trattandosi di linea facente parte di tutta una rete a scartamento ridotto. Non accetto l'ordine del giorno.

Accetto l'ordine del giorno Geuna per quanto di competenza del Ministero dei trasporti, cioè abilitazione alla guida dei conducenti e visite e prove degli autoveicoli.

Circa l'ordine del giorno Caccuri, l'ammmodernamento dei mezzi di trasporto nell'Italia meridionale sarà attuato nel quadro della legge sul potenziamento in corso di esame alla Camera. Per la ferrovia Bari-Barletta, superate alcune difficoltà di approvvigionamento, sono stati ripresi i lavori sul tratto Andria-Bitonto, che sarà completato prevedibilmente nel prossimo anno. Il completamento della Bitonto-Bari è subordinato all'approvazione di una variante resasi necessaria per l'impianto dell'aeroporto di Palese. Il prolungamento della Santo Spirito-Bitonto è subordinato alle disponibilità finanziarie. Tutto sarà fatto per migliorare le condizioni ferroviarie fra la Calabria e la Puglia.

Per quanto attiene all'ordine del giorno Pieraccini, la ricostruzione della Firenze-Marradi importa una spesa di oltre 2 miliardi. Essa non è compresa nel programma di prossima attuazione.

Non accetto l'ordine del giorno Camposarcuno, in quanto per dare esecuzione ai

lavori che esso richiede occorrerebbero per il doppio binario Roma-Napoli (via Cassino) due miliardi e mezzo, per l'elettrificazione della Caserta-Roma 18 miliardi: complessivamente 20 miliardi, che non sarebbero giustificati dalle necessità del traffico.

Accetto l'ordine del giorno Zaccagnini. Relativamente al completamento del nuovo fabbricato viaggiatori di Ravenna, è stato firmato ieri un decreto che autorizza la spesa occorrente di 22 milioni.

Circa l'ordine del giorno Babbi dichiaro che per il completamento della linea ferroviaria Faenza-Firenze occorre una spesa di 2 miliardi. Metterò allo studio l'ordine del giorno.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Stuani che invita il Governo a voler provvedere al raddoppio della linea Treviglio-Bergamo, che comporta una spesa di 600 milioni, faccio riferimento a quanto ho già detto per l'ordine del giorno Cavalli. Aggiungo, poi, che nessuna proposta concreta è pervenuta per la elettrovia Bergamo-Milano. Se un progetto verrà presentato, si provvederà perché possa essere preso in esame. Pongo, dunque, l'ordine del giorno Stuani allo studio.

Quanto all'ordine del giorno Corona Giacomo, dichiaro di porlo allo studio, tanto più che il problema del miglioramento delle comunicazioni della ferrovia Calalzo-Dobbiaco è stato già preso in esame dal Ministero dei trasporti, ma poiché la spesa per l'esecuzione di tali lavori si prevede assai elevata, sarà prima necessario attendere i prescritti finanziamenti.

Quanto all'ordine del giorno Monterisi, dichiaro di porre allo studio la parte relativa alla sistemazione del sottopassaggio Barbarisco nella città di Barletta, per il quale è già approntato un progetto, cui si darà esecuzione non appena saranno accordati i necessari finanziamenti. Accetto, invece, la parte relativa alle preoccupazioni concernenti i trasporti ferroviari dell'uva, mosti, ecc. in quanto nelle nuove tariffe sono ampiamente considerate le necessità economiche di tale settore. Pongo, infine, allo studio, la parte relativa al completamento della ferrovia Bari-Barletta e al prolungamento della ferrovia garganica, in quanto per la prima volta sono stati già ripresi i lavori per l'armamento del tronco Andria-Bitonto, mentre si sta alacremente studiando per il percorso Bitonto-Bari.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Montini faccio presente che la concessione della ferrovia di Valcamonica non è di prossi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

ma scadenza, ma scade nel 1971. In attesa della legge sul potenziamento delle ferrovie, la società concessionaria ha già provveduto alla motorizzazione della linea e ad adottare altri provvedimenti per migliorare l'esercizio. Pongo dunque allo studio il problema prospettato nell'ordine del giorno Montini.

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

Onorevole Sammartino?

SAMMARTINO. Non insisto, signor Presidente, anche perché analogo ordine del giorno fu già accettato in sede di approvazione di bilancio per l'esercizio finanziario 1949-50.

Desidero tuttavia ricordare che nel suo discorso l'onorevole ministro ha tenuto a rilevare che, nel mio intervento di ieri l'altro, io ho dichiarato che vanno ascoltati più i parlamentari che i funzionari. Questo, difatti, ho detto. Il ministro ha però soggiunto che, se egli dovesse attuare tutto quanto i parlamentari gli propongono in tema di ricostruzione ferroviaria (*Interruzione del ministro dei trasporti*), dovrebbe impiegare stanziamenti per oltre 400 miliardi. Nulla di nuovo, per me, in questa sua dichiarazione. Se i vari ministri avessero ascoltato più il Parlamento che i funzionari, certi problemi impellenti, non voluttuari, sarebbero risolti. Sono quattro anni che noi deputati dell'Abruzzo e del Molise votiamo il bilancio dei trasporti, evidentemente in favore di altre regioni (*Commenti*): solo le briciole sono state per noi!

So benissimo che stiamo pagando un errore: abbiamo creduto agli impegni. Mi dispiace per lei, onorevole Malvestiti, che ha ereditato una situazione così fallimentare (*Commenti*), ma vorrei sapere perché tocca sempre a noi pagare tutto un errore del passato. E se il parere, se i voti del Parlamento sono destinati sempre ad infrangersi contro le cifre, onorevole ministro, la nostra funzione si riduce ad uno spettacolo, e nulla più. Ma la ragione, l'intelligenza, la volontà, il cuore si rifiutano di arrendersi di fronte alle cifre.

Le sono, sì, grato del fatto che, mentre su altri ordini del giorno si è dichiarato esplicitamente contrario, per il nostro ha detto che metterà il problema allo studio, ma sono tre anni che ci sentiamo dire che la ferrovia Sulmona-Isernia-Vairano è allo studio. A quando la fase esecutiva completa?

Poi debbo aggiungere un rilievo piuttosto angoscioso. Se ho bene inteso le sue dichiarazioni, ho l'impressione che si sia fatto un passo

indietro sui lavori del tronco in esecuzione Isernia-Vairano, perché, mentre con il telegramma del sottosegretario Mattarella, in data 21 marzo di quest'anno, ci si annunciava prossimo l'appalto di ulteriori lavori, ella ci ha detto, invece, che gli altri lavori verranno finanziati per 900 milioni sulla legge straordinaria di 160 miliardi, che il Parlamento sarà chiamato tra breve ad approvare. Voglia allora fornirci questa precisazione: dove e come sono stati impegnati gli stanziamenti che noi sapevamo essere destinati dal consiglio di amministrazione di metà marzo 1951 alla ricostruzione del tronco ferroviario Isernia-Vairano.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. La situazione cui ella accenna è quella che io ho trovato.

PRESIDENTE. Onorevole Sammartino, la prego di concludere.

SAMMARTINO. Signor Presidente, l'argomento è talmente serio e il guaio è tanto grande che non posso tacere.

PRESIDENTE. Lo capisco bene, onorevole Sammartino; ma ella può rivolgere interrogazioni, interpellanze e presentare mozioni.

SAMMARTINO. E allora concludo. Il ministro deve considerare urgente e indispensabile per le popolazioni di ben sei province dell'Italia centro-meridionale la ricostruzione ferroviaria della Sulmona - Isernia - Vairano. Noi considereremo chiuso il problema solo quando non avremo a parlarne più, e non ne parleremo più solo quando lo vedremo nella fase risolutiva (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Colitto, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

COLITTO. Signor Presidente, lo studio promosso dall'onorevole ministro potrebbe condurre ad una conclusione diversa da quella che è nella nostra mente e nel nostro cuore.

Ora, nel non insistere a che il mio ordine del giorno sia posto in votazione, vorrei permettermi di ricordare al ministro che il 30 ottobre 1949 il ministro Corbellini dichiarò che la ricostruzione della linea, di cui è parola nel mio ordine del giorno, era già nel programma, ed accettò un ordine del giorno, con cui si invitava il Governo a ricostruire senza indugio — furono sottolineate le parole « senza indugio » — il tronco ferroviario Vairano-Isernia ed il tronco Carpinone-Roccaraso.

Il Governo ha assunto il solenne impegno di effettuare questa ricostruzione. Ora, se il ministro vuole porre allo studio la questione, io non dubito che vorrà tener ben conto dell'impegno solennemente preso.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

Non insisto perché il mio ordine del giorno sia posto in votazione, appunto perché ho fiducia che il nuovo ministro farà le cose in modo che le promesse siano soddisfatte. Non vorrà, egli per primo, sentirsi dire che il Governo viene meno ad impegni solennemente assunti di fronte al Parlamento.

PRESIDENTE. Onorevole Salerno?

SALERNO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cavalli?

CAVALLI. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro, che però considero impegnative. È soltanto con questa precisazione che io non insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

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

VOCINO. Non insisto e ringrazio, con la vivissima raccomandazione che il potenziamento sia fatto subito, non appena sarà approvata la legge, e che lo studio per il prolungamento sia affrettato, tanto più che gli elementi sono tutti presso gli uffici competenti, completi e pronti per una rapida attuazione.

PRESIDENTE. Onorevole Semeraro Santo, insiste per la votazione dell'ordine del giorno Capacchione, di cui ella è cofirmatario?

SEMERARO SANTO. Poiché l'onorevole ministro ha dichiarato di accettarlo integralmente, ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Spoleti, insiste sull'ordine del giorno Ceravolo di cui ella è cofirmatario?

SPOLETI. Mi dolgo che il ministro non l'abbia accettato per ragioni di spesa, ma non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Fabriani?

FABRIANI. Non insisto. Ma esprimo la profonda amarezza per la dichiarazione così nettamente e brutalmente negativa del ministro sul ripristino di un tronco [che costituisce il completamento di una importante linea ferroviaria. Profonda amarezza che rispecchia la delusione delle popolazioni interessate alla vitalità di questo tronco ferroviario. E intanto mi permetto di domandare: perché, se non si voleva ripristinare questo tronco ferroviario, se n'è ricostruita già una parte? E a quale scopo si mantengono oggi capisquadra e sorveglianti su questa linea? Essi stanno in attesa di che cosa? Del 27 del mese? Soltanto la ricostruzione di questo importante tronco ferroviario ridarebbe vita alla zona e giustificerebbe le ingenti spese cui ho accennato.

PRESIDENTE. Onorevole Carratelli?

CARRATELLI. Accetto la risposta dell'onorevole ministro per i primi quattro punti del mio ordine del giorno, ma insisto per un chiarimento: desidero sapere se la progettata ricostruzione della Cosenza-Paola è un qualche cosa di deciso, oppure soltanto un qualche cosa lontano, tra le più lontane speranze.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. È in progetto, il che è già una grande cosa.

CARRATELLI. Ma sarà fatta?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Questo non glielo posso dire: i progetti sono tanti e tanti.

PRESIDENTE. Onorevole Bernardinetti?

BERNARDINETTI. Non insisto e ringrazio l'onorevole ministro della dichiarazione fatta, nel senso di voler sollecitare il ministro dei lavori pubblici nella cui competenza specifica rientra la costruzione di questa nuova linea ferroviaria; e penso di non illudermi se dico che egli vorrà unire ai miei sforzi i suoi che sono i più tecnicamente interessati e adatti a risolvere il problema.

PRESIDENTE. Onorevole Artale?

ARTALE. Onorevole Presidente, il mio ordine del giorno involge tutta la vita del Mezzogiorno, e quindi debbo insistere per la votazione.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. L'onorevole Artale sa perfettamente che la spesa complessiva che occorrerebbe per dare esecuzione al suo ordine del giorno sarebbe dell'ordine di grandezza di 150 miliardi. Sta bene che si tratterebbe di ripartirla in dieci esercizi, ma la questione è che 15 miliardi relativi all'esercizio in corso non vi sono, mentre ho già detto che cercherò di fare quanto potrò per ovviare agli inconvenienti lamentati.

D'altro canto, è molto comodo presentare un ordine del giorno che importa 150 miliardi di onere e dire: io il mio dovere l'ho fatto.

ARTALE. Ma è mai possibile che neanche tra 20 anni potremo avere linee a doppio binario nel Mezzogiorno? È mai possibile questo, con l'impostazione attuale di una politica nuova per il Mezzogiorno? Insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

GRILLI. Servono per la guerra i miliardi, onorevole Artale!

PRESIDENTE. Onorevole Grilli, non dia prova di non avere il senso dell'opportunità! Onorevole Borioni?

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

BORIONI. Non insisto e colgo l'occasione per osservare, dispiaciuto, che l'onorevole ministro non sia stato, mi sembra — mi perdoni la parola — cortese nel rispondere al mio intervento. Egli, infatti, ha messo gratuitamente in dubbio i dati che io avevo affermato. Mi sembra che non avrebbe dovuto il signor ministro dire: se è vero quello che ha detto l'onorevole Borioni, egli avrebbe ragione. Avrebbe potuto rettificare laddove io involontariamente, perché male informato, fossi caduto in errore, se in errore effettivamente ero caduto, ma non dipartirsi da una presunzione di infedeltà del mio dire e dei miei dati, tanto più che il relatore onorevole Jervolino ha confermato in pieno quello che io ho affermato.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. In parte, non in pieno.

BORIONI. Sarebbe giusto espellere senza indugio dagli uffici e dai lavori delle ferrovie gli appaltatori, questa genia di mercanti d'opera umana.

Comunque, signor ministro, ella ha detto che non accetta l'ordine del giorno e che metterà allo studio la questione. È una questione vecchia di 45 anni, e si è incancrenita. La faccia studiare e la studi, e quando ad un certo punto del suo studio si sarà accorto che (sia pure) qualche miliardo, come si sono affrettati a dirle, è stato economizzato dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato attraverso il sistema degli appalti, consideri che quella pretesa economia di qualche miliardo è condizionata a un vero disservizio nel settore affidato agli appalti e agli appaltatori, è condizionata a un illecito arricchimento di questi che continuo a chiamare mercanti d'opera umana, ed è condizionata correlativamente a un ingiusto, illegale e immorale immiserimento e avvilitamento di almeno 20 mila lavoratori italiani.

Quando avrà considerato questo nel corso del suo studio, potrà chiudere, onorevole ministro, il «librone» e passare all'azione. Azione che dovrà consistere solo in questo: nel riconoscimento dei diritti di coloro che ho chiamato, e sono, ferrovieri, senza divisa, con tutti gli obblighi, le fatiche e i rischi dei ferrovieri, ma senza i diritti e il trattamento dei ferrovieri. Azione che consisterà nella riparazione di una ingiustizia e nello scacciare finalmente dal tempio delle ferrovie gli appaltatori, mercanti di opera umana. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Troisi?

TROISI. Mi rincresce di non potermi dichiarare soddisfatto delle dichiarazioni del-

l'onorevole ministro, perché nell'annunciato programma di elettrificazione è completamente esclusa la linea adriatica. Non è compreso neppure il tratto Foggia-Bari, già incluso in un precedente programma ufficiale. Quindi insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

GOVELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GOVELLI. Propongo una lettera c) con cui si chieda di aggiungere il doppio binario per il tratto della Napoli-Foggia che è ancora ad un solo binario.

PRESIDENTE. Non posso accettare questo emendamento aggiuntivo, perché ella, onorevole Covelli, avrebbe dovuto presentarlo almeno un'ora prima della discussione.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Mi meraviglia che sia proprio l'onorevole Troisi a insistere nella votazione, anche perché egli insegna scienza delle finanze a Bari, quindi di economia se ne dovrebbe intendere. Io ho letto appositamente il programma riguardante i 160 miliardi. È evidente che, se fosse approvato questo ordine del giorno, dovrei accantonare quel programma, iniziare altri studi e spostare l'elettrificazione, ad esempio, della Milano-Venezia verso il sud. (*Commenti*). Si può anche fare, ma è troppo chiaro che non posso realizzare tutti e due i programmi. Quindi, per fare questo programma, devo rinunciare all'altro.

PRESIDENTE. Onorevole Caroniti?

CARONITI. Insisto per la votazione dell'alinea a) del terzo comma del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Moro Aldo?

MORO ALDO. Ringrazio il ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gatto?

GATTO. Fra tanta ridda di miliardi, io non avevo chiesto un centesimo. Poiché il ministro ha riconosciuto che i problemi della navigazione interna sono di competenza del Ministero della marina mercantile più che di quello dei trasporti, ma ha respinto il mio ordine del giorno, lo ritiro, affinché una votazione negativa non costituisca ostacolo ad una proposta di legge che in questo senso presenterò insieme con il collega Momoli.

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

Onorevole Latorre?

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

LATORRE. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro, nella speranza che alla sessione di esami il mio ordine del giorno non venga bocciato...

PRESIDENTE. Onorevole Semeraro Santo?

SEMERARO SANTO. Non insisto, nella speranza che si passi ai fatti.

PRESIDENTE. Onorevole De Palma?

DE PALMA. Ringrazio il ministro e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Angelucci?

ANGELUCCI MARIO. Se ho ben capito, il ministro accetta il primo punto del mio ordine del giorno.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Per il tronco Umbertide-San Sepolcro.

ANGELUCCI MARIO. Vorrei far rilevare al ministro che la concessione dei lavori per l'armamento, data alla «Mediterranea», non so se possa rappresentare un incentivo alla sollecita realizzazione dei lavori. I lavori per l'armamento sono stati affidati alla stessa società concessionaria della linea, e non so se questa società si impegni a sollecitare la conclusione dei lavori.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. In ogni modo, le ho dato assicurazioni su due punti, e ho detto anche che il problema sarà studiato prima dell'apertura dell'esercizio della linea.

ANGELUCCI MARIO. Prendo atto e non insisto.

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

Onorevole Rocchetti?

ROCCHETTI. Non insisto; ma rivolgo al ministro le più vive raccomandazioni.

PRESIDENTE. Onorevole De Michele?

DE MICHELE. Mi sembra che il ministro abbia dato affidamento di esaminare la questione...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Le ripeto che l'inizio dei lavori di ricostruzione del tronco Napoli-Piedimonte è subordinato alla definizione dei rapporti con la compagnia concessionaria, ed alla possibilità di far gravare le spese all'uopo occorrenti sul fondo di 16 miliardi.

DE MICHELE. Se il ministro vorrà rileggere il mio ordine del giorno, rileverà che io chiedo di dar corso sollecito alle pratiche: mi riferisco proprio al regolamento dei rapporti con la società concessionaria.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Accetto il suo ordine del giorno.

DE MICHELE. La ringrazio e non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Mienville non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno, che comunque il Governo ha accettato.

Onorevole Ravera, ella insiste per l'ordine del giorno Torretta, di cui ella è confermataria?

RAVERA CAMILLA. Non insisto.

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

Onorevole Pino, insiste per la votazione dell'ordine del giorno Di Mauro, di cui ella è confermatario?

PINO. Non insistiamo per la votazione; ma devo sottolineare l'amarezza e la delusione che la risposta dell'onorevole ministro viene a determinare, e non soltanto in noi. Devo anche respingere i motivi dallo stesso adottati per giustificare il suo atteggiamento, motivi che noi non possiamo affatto condividere.

PRESIDENTE. Onorevole Olivero?

OLIVERO. I motivi adottati dall'onorevole ministro per non accettare il mio ordine del giorno non mi persuadono. Comunque, non insisto per la votazione, purché l'onorevole ministro, come ha già detto, venga personalmente a Venezia quanto prima, per rendersi conto *de visu* della situazione.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Prometto formalmente che lo farò.

OLIVERO. Sono persuaso che, quando ella avrà visto con i suoi occhi come si può risolvere la questione facilmente e con poca spesa, non mancherà di accettare la soluzione da noi proposta.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Speriamo.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Lozza e Torretta non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione del loro ordine del giorno.

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

Onorevole Paolucci?

PAOLUCCI. L'onorevole ministro mi ha attribuito una inesattezza, nella quale, invece, non sono incorso: egli ha detto che la ricostruzione della ferrovia Ortona città-Ortona marina non è compresa tra le opere di cui è stata autorizzata la costruzione con il decreto legislativo del Capo provvisorio

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

dello Stato del 26 ottobre 1947, n. 1210. Ebbene, tale ricostruzione è — come io ho affermato — espressamente menzionata nel citato decreto. Quindi, io non ho detto una inesattezza. Un errore l'ha commesso il ministro!

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Io non sono responsabile di ciò che si è fatto.

PAOLUCCI. È una legge della Repubblica: eccola, la legge!

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Non ho fatto io la legge. (*Rumori all'estrema sinistra*).

PAOLUCCI. Bisogna osservare le leggi della Repubblica, vivaddio! Il Governo non può sottrarsi ad un obbligo tassativo contenuto nella legge.

Signor Presidente, non posso insistere sulla votazione della prima parte, lettera a), concernente la ricostruzione del tratto Ortona città-Ortona marina, perché in proposito — come ho rilevato — esiste una legge che deve essere senz'altro applicata. Insisto, però, sulla votazione di tutti gli altri commi contenuti nel mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene.

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

Onorevole Polano?

POLANO. Rinuncio alla votazione sui numeri 2, 3, 4, del mio ordine del giorno, e mi auguro che le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro in ordine alle questioni indicate da questa parte del mio ordine del giorno abbiano a concretarsi, specie per quanto riguarda la statizzazione della linea Sassari-Alghero e della linea Macomer-Nuoro. Aggiungo, anche, che in prosieguo di tempo ritornerò sull'argomento, affinché dette questioni vengano prese effettivamente in seria considerazione.

Per quanto riguarda il primo punto del mio ordine del giorno, rinuncerei a chiederne la votazione, se il ministro mi desse assicurazione che una parte della somma necessaria, mi pare un miliardo...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Sì, un miliardo.

POLANO. ...sarà stanziata nel prossimo esercizio.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Polano, non posso darle formale assicurazione che l'opera da lei prospettata possa essere compresa negli stanziamenti per il prossimo esercizio. Le dico soltanto che è un'opera che si dovrà fare; ma, ripeto, non

posso darle nessuna assicurazione circa il periodo nel quale potrà effettuarsi.

POLANO. Mi dia, allora, assicurazione di comprenderla in quel programma di opere straordinarie che ella ha annunciato, e per il quale è previsto uno stanziamento di 160 miliardi.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. L'opera da lei indicata non è prevista in questo programma.

POLANO. In questo caso, sono costretto a chiedere la votazione sul primo punto del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene.

Poiché gli onorevoli Paganelli e Donatini non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione del loro ordine del giorno.

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

Onorevole Lombardi Carlo?

LOMBARDI CARLO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Manuel-Gismondi, insiste sull'ordine del giorno Russo, di cui ella è cofirmatario?

MANUEL GISMONDI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Venegoni?

VENEGONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Baglioni?

BAGLIONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Perlingieri?

PERLINGIERI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Cerabona?

CERABONA. Non ho bene inteso la risposta del ministro.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Gliela ripeto. La costruzione del tronco Laurenzana-Senise comporterebbe una spesa di circa 10 miliardi, che non sarebbe proporzionata alla corrente di traffico molto limitata, che del resto è soddisfatta adeguatamente da servizi automobilistici. Inoltre, l'elettificazione della linea Battipaglia-Potenza-Taranto non è giustificata. Essa comporterebbe comunque la spesa di 20 miliardi.

CERABONA. Ma vi è una legge del 1906 al riguardo, che non è stata ancora abrogata.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Mi rifiuto di pagare i debiti del 1906!

CERABONA. Insisto allora per la votazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Grilli?

GRILLI. Non insisto. Desidero tuttavia rilevare che l'attuale servizio di autocorriera non è sufficiente, sia perché gli automezzi non hanno la capienza necessaria per trasportare i

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

viaggiatori, sia perché nel periodo invernale il ghiaccio e la nebbia provocherebbero dei disastri.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. L'autoservizio attuale è in fase di esperimento. Io non nego che si possa fare ciò che ella desidera, ma voglio vedere come funziona il servizio automobilistico. Comunque, non metto in dubbio che si possa fare quello che ella dice.

PRESIDENTE. Onorevole Sala?

SALA. Non insisto, dal momento che il ministro ha assicurato che studierà il problema. Ora, in Sicilia vi è un proverbio che dice: mentre il medico studia, l'ammalato va a finire al cimitero.

In attesa che si aspetti questa benedetta atomica per farci viaggiare per l'aria, almeno fate sì che questi poveri contadini possano viaggiare su mezzi civili (*Commenti*).

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli La Rocca e Maglietta non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione dei loro ordini del giorno.

Onorevole Gullo?

GULLO. Gradirei che il ministro ripetesse la sua risposta.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. La rettifica della linea Cosenza-Paola rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, a cui si farà pervenire il suo voto. Risulta che la rettifica costerebbe 8 miliardi. Non ho elementi concreti per una diversa sistemazione della Cosenza-Sibari, che certamente imporrebbe una spesa assai rilevante.

GULLO. Non voglio affrontare una questione di competenza e rinunzio senz'altro alla prima parte del mio ordine del giorno, ma chiedo una risposta precisa sulla seconda parte riguardante la Cosenza-Sibari, che mi pare cosa che non dovrebbe destare inquietudini dal punto di vista finanziario. Vorrei chiedere al ministro questo: egli riconosce la fondatezza del punto in fatto da cui sono partito, ossia che Cosenza, dal punto di vista soprattutto del trasporto merci, è isolata, inquantoché né la Cosenza-Sibari, né la Cosenza-Paola servono allo scopo?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. La rettifica della linea non è di competenza del mio dicastero ma di quello dei lavori pubblici. Per l'altra richiesta non le posso dare nessun affidamento, perché mi pare che la spesa non sarebbe pagata dal traffico.

GULLO. Quindi non può dare nessun affidamento perché non conosce bene la questione?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ho già una risposta dei miei uffici. Essi sono assolutamente perentori: dicono che la spesa è troppo elevata in confronto alla entità del traffico.

GULLO. Io vorrei qualche cosa di più preciso. La linea è inidonea ai trasporti ferroviari normali. Non vedo come non sia possibile, per legare ferroviariamente all'Italia Cosenza, affrontare la spesa non ingente che può essere necessaria per rettificare la pendenza sul tratto di due chilometri.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, ella dà affidamento di studio?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Di studio e non più.

GULLO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Covelli?

COVELLI. Insisto, naturalmente.

PRESIDENTE. Onorevole Reali?

REALI. Non insisto.

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

Onorevole Geuna?

GEUNA. Ringrazio il ministro e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Caccuri e gli altri firmatari del suo ordine del giorno non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione.

BAVARO. Lo faccio mio, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Non è possibile, onorevole Bavaro: si può far proprio un emendamento, non un ordine del giorno.

Onorevole Pieraccini?

PIERACCINI. Onorevole Presidente, non insisto per la votazione giacché, essendoci già un impegno preciso del Ministero dei trasporti per la ricostruzione di questa ferrovia non vedo come la Camera potrebbe decidere altrimenti. Si discuteva se fosse più opportuno fare un'autostrada o ricostruire la ferrovia, ma, indipendentemente dalla questione teorica se sia effettivamente meglio l'autostrada o la ferrovia — e anche se io ero del parere che fosse preferibile l'autostrada — sta di fatto che la ricostruzione della ferrovia fu comunque decisa dal Ministero dei trasporti. Anzi sono già stati spesi dei miliardi.

A me pare quindi che sarebbe inammissibile che la Camera oggi rovesciasse questa posizione dato che è già stato deciso perfino il finanziamento. Ecco perché ritengo inutile insistere affinché l'ordine del giorno sia votato. Ma non posso non esprimere il mio stupore per la dichiarazione del ministro che non si

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

possa procedere a tale opera poiché essa comporterebbe due miliardi di spesa: ma quando il Ministero dei trasporti decideva in senso positivo, sapeva pur bene che ci sarebbe stata quella spesa di due miliardi!

Ma si era allora alla vigilia delle elezioni e questo spiega molte cose... (*Commenti*). Ciò non toglie però che fu in quel periodo pre-elettorale dichiarato, perfino con una lettera del sottosegretario, che c'era già un finanziamento che sarebbe dovuto trovarsi per mezzo dei residui attivi: scorgo ora l'onorevole Mattarella che mi fa cenno di sì.

Come si può dunque negare tutto questo? Chiedo pertanto al ministro di voler precisare la sua posizione a questo riguardo.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Se impegni sono stati presi (e mi permetta di controllare), li manterrò.

PIERACCINI. Ne prendo atto.

PRESIDENTE. Onorevole Camposarcuno?

CAMPOSARCUNO. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Zaccagnini e Amadeo non sono presenti, s'intende che abbiano rinunciato alla votazione del loro ordine del giorno.

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

Onorevole Stuani?

STUANI. Se il ministro desse garanzia che questo piccolo tratto di binario sarà costruito, io non insisterei per la votazione del mio ordine del giorno. La questione si trascina da 52 anni, senza essere mai portata a termine. È dal 1898 che è stato tolto il binario. La strada c'è, ci sono i ponti. Si tratta di rimettere a posto questi 20 chilometri di binario che sono stati tolti cinquanta anni fa. Se il ministro si impegna sul serio a questa sistemazione del binario, io non insisto per la votazione, cioè accetto anch'io l'impegno del ministro.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Non posso andare oltre gli affidamenti che ho dato. Riconfermo l'impegno allo studio della questione.

PRESIDENTE. Onorevole Stuani?

STUANI. Prendo atto e non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Corona Giacomo?

CORONA GIACOMO. Non insisto.

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

Onorevole Montini?

MONTINI. Prendo atto e non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Pongo in votazione l'ordine del giorno Artale:

« La Camera,

ritenuta la pericolosa saturazione permanente dei trasporti a cui si è pervenuti nella linea tirrenica a sud di Battipaglia e nelle costiere sicule;

considerato:

che sono già minacciati di soffocazione i traffici della Sicilia e della Calabria e sempre più lo saranno coll'accrescersi della produzione e dei consumi;

che la mancanza di una idonea rete ferroviaria nelle regioni suddette pregiudica, inoltre, tutti gli sforzi in atto per la rinascita del Mezzogiorno e danneggia l'economia nazionale,

invita il Governo

a predisporre con urgenza un programma per la costruzione:

a) del doppio binario nelle linee Battipaglia-Villa San Giovanni-Reggio Calabria; Messina-Palermo; Messina-Siracusa,

b) di invasature per le navi-traghetto a Scilla in Calabria e a Torre Faro in Sicilia con relativo allacciamento delle invasature di Torre Faro alla stazione di Villafranca Tirrena da un lato e Messina scalo dall'altro, ripartendo la spesa prevista in dieci esercizi consecutivi a partire dal bilancio preventivo 1952-53 ».

(*Dopo prova e controprova, e votazione per divisione, non è approvato*).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Troisi:

« La Camera,

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

invita il Governo

ad adeguare i servizi ferroviari del litorale adriatico e jonico alle esigenze e all'incremento in atto della produzione agricola e industriale, disponendo che nel programma

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

di potenziamento delle ferrovie statali, già annunciato nel discorso del Presidente del Consiglio del luglio 1951, da iniziarsi nell'esercizio 1952-53, siano inseriti con assoluta priorità i lavori relativi: a) al doppio binario Ancona-San Severo e Bari-Lecce; b) alla elettrificazione della linea Ancona-Lecce.

(Non è approvato).

Passiamo all'ordine del giorno Caroniti, il quale ha insistito per la votazione dell'alinea a) del terzo comma. Devo rilevare che la richiesta quivi contenuta figura anche nell'ordine del giorno Artale, non approvato dalla Camera.

CARONITI. La mia richiesta riguarda la costruzione di una linea direttissima completamente nuova, non il raddoppio della linea.

PRESIDENTE. Il ministro ha già detto che programmi di questo genere esigono una dimensione di stanziamenti di cui egli non può disporre. Il suo progetto è evidentemente meno economico di quello Artale.

CARONITI. Apparentemente può sembrare meno economico. Faccio presente che siccome vi è il progetto di costruzione di una grande strada che va da Londra a Palermo, ho precisato nel mio intervento che le attuali strade ferroviarie potranno trasformarsi benissimo in autostrade, facenti parte di quella prevista Londra-Parigi-Roma-Napoli-Palermo e Londra-Milano-Bologna-Bari: mentre la costruzione di nuove linee direttissime, così come da me richieste completerebbero le esigenze del meridione, sanando l'attuale situazione ferroviaria. Senza di che, non avremo mai una linea a doppio binario direttissima che colleghi il meridione con il settentrione.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Caroniti, la differenza che vi è tra il suo programma e quello delineato dall'onorevole Artale è che il suo costa il doppio, puramente e semplicemente. Ripeto per l'ennesima volta che io posso inchinarmi davanti al voto della Camera. Ma ciò vorrà dire cambiare totalmente tutto il programma impostato sui 160 miliardi. Ciò vorrà dire iniziare nuovi studi, per poi parlarne più tardi. Siccome io sono uso mantenere le mie promesse, ho desiderato fare queste dichiarazioni. (*Commenti al centro e a destra*).

ARTALE. Sono 20 anni che tutto ciò è stato chiesto!

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Dovete dire ciò agli altri ministri, e non insistere in questo modo con me.

PRESIDENTE. Dopo queste dichiarazioni del Governo, onorevole Caroniti, insiste?

CARONITI. Insisto, e chiedo, anzi, la votazione degli alinea a), d), e) del terzo comma. (*Commenti*).

MEDI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEDI. Io ho votato contro l'ordine del giorno Artale e voterò anche contro l'ordine del giorno Caroniti, non per una visione politica della questione, ma per una visione puramente tecnica. Ritengo, infatti, che il progresso della scienza e della tecnica moderne debbano far rivedere profondamente il problema dei mezzi di trasporto. Io credo che costruire delle ferrovie sia oggi completamente fuori di una sana e vera economia. (*Commenti*). Il problema è di troppo vasta portata per entrare in una disamina approfondita di esso. Si farà, se mai, in altra sede. Tutto quello che per il Mezzogiorno si farà per costruire e potenziare autostrade, aeroporti e mezzi mobili di trasporto lo accetto, ma tutto quello che è costruzione e potenziamento di mezzi sorpassati dalla tecnica non lo accetto. Voto quindi contro per questa sola ragione di carattere tecnico-economico. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione la seguente parte dell'ordine del giorno Caroniti ed altri:

« La Camera invita il Governo

a mettere subito allo studio la progettazione:

di linee ferroviarie direttissime a doppio binario elettrificate tra le stazioni di: Battipaglia-Villa San Giovanni; Messina-Catania Bicocca; Messina-Palermo; Ancona-Foggia;

della rettifica dei tracciati e del potenziamento delle altre linee meridionali per permettere in esse la circolazione dei più moderni e potenti mezzi di trazione, dando — nella esecuzione delle opere — la precedenza alle linee Reggio Calabria-Taranto-Bari e Napoli-Potenza-Metaponto;

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

(*Dopo prova e controprova, e votazione per divisione, non è approvata*).

Dovrò porre in votazione l'ordine del giorno Paolucci, ad eccezione della lettera a)

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

del primo punto e dell'intero secondo punto, relativamente ai quali si è già votato l'ordine del giorno Troisi. Pertanto il testo dell'ordine del giorno risulta così formulato:

« La Camera invita il Governo:

1°) a ricostruire senza ulteriori indugi le ferrovie distrutte dagli eventi bellici e principalmente:

a) la ferrovia Sulmona-Vairano-Caianello;

b) il tronco Avezzano-Sora della ferrovia Avezzano-Roccasecca;

2°) a realizzare la elettrificazione del tronco Pescara-Sulmona della linea Pescara-Roma;

3°) ad avviare a soluzione il grave, indifferibile problema dello spostamento degli impianti ferroviari di Pescara;

3°) a disporre il necessario stanziamento di fondi, più volte richiesto, per la cooperativa ferrovieri « Casa nostra » di Pescara, per la costruzione di case per i ferrovieri iscritti a tale cooperativa ».

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

L'ordine del giorno Polano è stato accettato dal Governo come studio, limitatamente ai punti 2, 3, 4. Pongo in votazione il primo punto, sul quale l'onorevole Polano ha insistito:

« La Camera,

riconoscendo la necessità di dare un notevole contributo al miglioramento dei trasporti ferroviari in Sardegna,

impegna il Governo

a provvedere entro l'esercizio corrente:

1°) alla costruzione della linea ferroviaria Martis-Chilivani per il collegamento indispensabile fra le due importanti reti a scartamento ridotto: quella delle strade ferrate sarde nella parte nord-orientale dell'Isola e quella delle ferrovie complementari nella parte centrale ».

(Non è approvato).

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

« La Camera

invita il Governo a disporre la costruzione del tronco ferroviario Laurenzana-Senise, concesso dalla legge del 1906 e sollecitato, oltreché dalla popolazione isolata e negletta di Basilicata, dal Senato della Repub-

blica, che in una seduta del luglio 1949 approvò un ordine del giorno, riconoscendo la necessità di detta costruzione.

Invita, altresì, il Governo a dichiarare se e quando intende disporre l'elettrificazione della linea Battipaglia-Taranto ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno Covelli:

« La Camera,

considerato il sistema che regola le condizioni automobilistiche,

« impegna il ministro dei trasporti:

a) a disporre perché, nelle concessioni di linee automobilistiche, il diritto di preferenza non venga attuato, come attualmente accade, in modo da favorire il costituirsi di monopoli aziendali che, oltre ad ostacolare il sorgere e l'affermarsi di piccole ditte a struttura familiare, che svolgono una essenziale funzione sociale ai fini del traffico, pregiudicano costantemente le preminenti possibilità di sviluppo, e qualche volta le stesse condizioni di vita, delle popolazioni più disagiate;

b) a disporre perché non vengano, come attualmente accade, facilmente e frequentemente imposti divieti di servizio locale che, se favoriscono le grandi ditte concessionarie — implacabili nella loro sete di monopolizzare tutte le fonti di traffico — non corrispondono alle esigenze di quelle popolazioni le quali, sprovviste di ogni comunicazione ferroviaria, si vedono private della possibilità di usufruire di tutti i mezzi che attraversano il loro comune;

c) a disporre perché siano rapidamente e favorevolmente esaminate e accolte le richieste di concessioni a collegare — specie là dove mancano del tutto le comunicazioni ferroviarie — i comuni con il loro rispettivo mandamento e circondario e con le scuole più vicine, negando l'efficacia del diritto di preferenza quando questo è richiesto da ditte concessionarie di linee a grande raggio con l'evidente finalità di consolidamento monopolistico ».

(È approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52 che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

SULLO, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 2082).

(Sono approvati i capitoli da 1 a 61, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli che, se non vi sono osservazioni, si intenderà approvato con la semplice lettura:

SULLO, *Segretario*, legge:

Riassunto dei titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 1.201.000.000.

Debito vitalizio, lire 57.385.000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione lacuale, lire 4.352.210.000
Spese diverse, lire 50.000.000.

Totale della Categoria I — Parte ordinaria, lire 5.660.595.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 36.000.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 7.529.976.800.

Costruzione di strade ferrate, lire 3.248.000.000.

Spese diverse, lire 370.000.000.

Totale della Categoria I — Parte straordinaria, lire 11.183.976.800.

Categoria I. — (Spese effettive ordinarie e straordinarie), lire 16.844.571.800.

PRESIDENTE. È così approvato il riassunto per titoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52.

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

SULLO, *Segretario*, legge. (V. stampato n. 2082).

(Si approvano 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 delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1951-52, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

Riassunto dell'entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 214.938.500.000.00

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 3 miliardi e 600.000.000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 218.538.500.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — Gestione autonoma dei magazzini, lire 75.000.000.000.

Gestione viveri « La Provvida », lire 5.000.000.000.

Officine e scorte, lire 44.920.000.000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*, lire 32.100.000.000.

Titolo V. *Gestione del fondo speciale per le pensioni*, ecc., lire 155.300.000.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 270.000.000.

Titolo VII. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 2.098.680.000.

Titolo VIII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 60.000.000.

Titolo IX. *Gestione dei mutui al personale*, lire 275.000.000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche*, lire 245.000.000.

Titolo XI. *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli (stralcio)*, nulla.

Titolo XII. *Ufficio centrale carboni (stralcio)*, nulla.

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi*, ecc., lire 139.000.000.000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 299.123.980.000.

Titolo XIV. *Partite di giro*, lire 12 miliardi e 190.000.000.

Totale generale dell'entrata, lire 529 miliardi e 852.480.000.

Riassunto della spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 214.938.500.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 3 miliardi e 600.000.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 218.538.500.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini, officine e scorte.* — Gestione autonoma dei magazzini, lire 75.000.000.000.

Gestione viveri « La Provvida », lire 5 miliardi.

Officine e scorte, lire 44.920.000.000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*, lire 32.100.000.000.

Titolo V. *Gestione del fondo speciale per le pensioni*, ecc., lire 155.300.000.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 270.000.000.

Titolo VII. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 2.098.680.000.

Titolo VIII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 60.000.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

Titolo IX. *Gestione dei mutui al personale*, lire 275.000.000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche*, lire 245.000.000.

Titolo XI. *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli* (stralcio), nulla.

Titolo XII. *Ufficio centrale carboni* (stralcio), nulla.

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi*, ecc., lire 139.000.000.000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 299.123.980.000.

Titolo XIV. *Partite di giro*, lire 12 miliardi e 190.000.000.

Totale generale della spesa, lire 529 miliardi e 852.480.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti per titoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

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

SULLO, *Segretario*, legge:

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

SAMMARTINO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAMMARTINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per quanto fiducioso negli affidamenti che l'onorevole ministro Malvestiti ci ha dati stamane sulla ricostruzione ferroviaria della linea Sulmona-Isernia-Vairano, affidamenti che, peraltro, ripetono quegli impegni solennemente assunti, ma fin qui non mantenuti, dai suoi predecessori al Governo, i cui bilanci avevo votati con ossequio all'autorità da cui gli impegni venivano assunti ed approvati dal Parlamento, dichiaro che mi asterrò dal voto del presente bilancio.

La mia astensione vuol essere riprovazione al sistema finora seguito dal Ministero dei trasporti nella ripartizione dei fondi per la ricostruzione ferroviaria nazionale; sistema che non ha rispettato — come sarebbe stato logico ed umano — il grado di necessità e di utilità delle opere, lasciando inadempiti, ancora dopo sette anni, i voti di regioni vitalissime del paese, come quella che ho l'onore di rappresentare. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(*È approvato*).

Passiamo agli altri articoli del disegno di legge, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione. Se ne dia lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

ART. 2.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1).

(*È approvato*).

ART. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1951-52, in lire 35.500.000.000.

(*È approvato*).

ART. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1951-52, nella misura dell'1 per cento.

(*È approvato*).

ART. 5.

Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1951-52, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non potrà supe-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

rarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma di lire 60.000.000 autorizzata per lo scopo.

(È approvato).

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

LIZZADRI. Rinnovo la domanda di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIZZADRI. L'onorevole Jervolino nel suo discorso di oggi (e per essere sicuro ho preso il resoconto stenografico) ha affermato che io avrei detto che, mettendo l'attuale servizio automobilistico nel complesso statale, si sarebbero dovuti licenziare 713 mila dipendenti.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Ma non ho detto questo sproposito. Per carità!

LIZZADRI. Onorevole Jervolino, prenda il resoconto stenografico e lo corregga.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Io ho detto che il licenziamento di numeroso personale sarebbe stato conseguenza della sua proposta. Il che è una cosa diversa.

LIZZADRI. Io leggo il resoconto stenografico. Non è una mia invenzione. Smentisca.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Prendo atto con compiacimento della smentita che lei fa di quanto ha detto ieri.

LIZZADRI. Se non lo ha detto, tanto meglio. È chiaro che una cosa simile io non l'avrei potuta affermare, perché non sono un pazzo.

In secondo luogo, l'onorevole Jervolino ha detto anche che io avrei affermato che le proposte per annullare il *deficit*, le mie proposte, per intenderci, valevano ad annullare completamente il *deficit* delle ferrovie dello Stato. Invece io ho detto: fra le tante cause che concorrono a determinare questo *deficit*, vi sono anche queste cause che io qui prospetto. Mi pare che vi sia una bella differenza.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Ma se ho accettato financo alcune delle sue proposte, perché si lamenta?

LIZZADRI. Nel resoconto stenografico, che io ho letto appositamente, sono affermate queste due grandi inesattezze su dichiarazioni che io non ho fatto. Perciò ho ritenuto doveroso rettificare.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Prendo atto delle sue rettifiche. Faccio però osservare che nella fattispecie non vi è alcun fatto personale.

PRESIDENTE. È così esaurito il fatto personale. Per esattezza, però, onorevole

Jervolino, debbo dirle che, in base al regolamento, il fatto personale non ricorre soltanto quando si sente «intaccata la propria condotta», ma anche quando ci si sente attribuire opinioni diverse da quelle manifestate.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore. Io non ho affatto attribuito all'onorevole Lizzadri cose da lui non dette, ma ho manifestato la mia opinione sulla proposta da lui fatta. Il che — ripeto — è cosa ben diversa.

Deferimento di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che la IV Commissione permanente (finanze e tesoro), nella seduta del 26 corrente, ha deliberato di chiedere che il disegno di legge: «Modifiche ad alcune aliquote della imposta generale sull'entrata» (2213), già assegnatole in sede referente, le sia invece deferito in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

SULLO, Segretario, legge:

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dei lavori pubblici, dei trasporti, delle finanze e *ad interim* del tesoro, della difesa e l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere le ragioni per le quali non è stato portato alcun soccorso nella zona di Siderno, Agnana e Canolo (Reggio Calabria), nella quale, a seguito delle recenti alluvioni, i danni risultano ingenti e lo stato di pericolo è attuale, a causa delle frane e di mancanza di approvvigionamenti.

(3094) « MICELI, GULLÒ, GERACI, SURACI, SILIPO, MANCINI, BRUNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del bilancio, per conoscere quali impegni complessivi sono già stati assunti, con leggi approvate o sottoposte all'approvazione del Parlamento, per i prossimi esercizi, a partire dal 1952-53; e se non sia utile predisporre un bilancio orientativo pluriennale che tenga conto di tali impegni, e consenta al legislatore di conoscere quale parte della spesa è già ipotecata, almeno per il prossimo triennio.

(3095)

« TREMELLONI ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se non ritenga opportuno proporre un disegno di legge, col quale si estenda la qualifica di combattente ai civili, che prestarono servizio con le truppe alleate operanti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6474)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere le ragioni per le quali non è stata presa ancora in esame, dopo tanti anni, la proposta di ricompensa al valor militare in favore dell'avvocato Giuseppe Laurelli, da Fornelli (Campobasso), trucidato dai tedeschi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6475)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non ritenga opportuno concedere, in via straordinaria, all'Unione sportiva di Campobasso, un congruo contributo, così come con simpatico ed opportuno gesto, vivamente apprezzato, è stato, nei mesi scorsi, concesso all'Unione sportiva di Cagliari. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6476)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno intervenire nella controversia insorta fra il provveditorato per le opere pubbliche di Napoli e l'amministrazione provinciale di Campobasso relativamente alla manutenzione delle passerelle, costruite spesso con materiale di fortuna, in servizio di alcuni tronchi stradali in sostituzione dei ponti distrutti dagli eventi bellici, sostenendosi dal provveditorato predetto che le spese di manutenzione debbano essere a carico dell'amministrazione provinciale e da questa sostenendosi, invece, che debbano essere a carico del provveditorato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6477)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando saranno ricostruiti i ponti numeri 19 e 24, già esistenti sulla strada provinciale Miranda-Carovilli, in provincia di Campobasso, e poi distrutti dalla guerra, in modo che si possa infine ripristinare il traffico sulla importante strada, così come a gran voce richie-

dono da anni le popolazioni interessate. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6478)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno disporre che sia consentito dare la prova della sussistenza delle unità immobiliari urbane di abitazione, di cui all'articolo 16 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, contenente disposizioni per l'alloggio dei rimasti senza tetto in seguito ad eventi bellici e per l'attuazione dei piani di ricostruzione, con contratto di fitto registrato ma anche con atti di notorietà e dimostrare anche con atti di notorietà le variazioni apportate alle costruzioni quali risultanti dal vecchio catasto. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6479)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro Campilli, per conoscere le ragioni per le quali l'Anas, cui sono stati dati in concessione i lavori di sistemazione di alcune strade del Molise, non ancora dà inizio alla sua attività. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6480)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le sue determinazioni relativamente alla richiesta del comune di Isernia, tanto gravemente danneggiato dagli eventi bellici, di riapertura del cantiere di rimboschimento, che i numerosi disoccupati locali ansiosamente attendono. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6481)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se, in relazione al discorso da lui pronunziato in sede di discussione del bilancio per l'esercizio finanziario 1951-52 ed al programma di vistosi investimenti annunciato nella stessa sede, non ritenga di poter finalmente addivenire alla costruzione e messa in opera di navi-traghetto tra la Sardegna e il Continente, allo scopo di risolvere, in modo definitivo, le comunicazioni con l'Isola, soprattutto per il trasporto merci, specie se deperibili;

se non ritenga, altresì, di provvedere alla costruzione del secondo binario nelle linee sarde;

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1951

se non creda giunto il momento di far riassumere alla amministrazione ferroviaria la diretta gestione della linea marittima Civitavecchia-Olbia;

se, infine, non ritenga di prevedere, nei programmi allo studio, la soluzione dei problemi più urgenti e importanti relativi ai trasporti della Sardegna e più volte fatti presenti dalla deputazione politica sarda alla Camera e al Senato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(6482)

« SAILIS ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè 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.

La seduta termina alle 14.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10 e 16:

1. — 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* Saggin.

2. — votazione a scrutinio segreto 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).

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 Carlo.

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 Giovanni 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