CDXIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 APRILE 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDI

DEI VICEPRESIDENTI MACRELLI E TARGETTI

INDICE

PAG.

Congedi 25149

Disegni di legge (*Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa*) . 25150

Disegni di legge (*Seguito della discussione*):

Istituzione del Ministero delle partecipazioni statali (1727). 25155

PRESIDENTE 25155

LUCIFREDI, *Relatore* 25155

SEGNI, *Presidente del Consiglio dei ministri* 25162, 25171, 24172, 25173

NAPOLITANO GIORGIO 25172

DELLI CASTELLI FILOMENA 25173

DE' COCCI 25173, 25176

MAGLIETTA 25173

GIOLITTI 25176

FOA 25176

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57 (2028). 24178

PRESIDENTE 25178

SAMMARTINO 25178

SENSI 25183

RIVA 25187

COLLEONI 25191

CONCAS 25196

Proposte di legge:

(*Annunzio*) 25150

(*Approvazione da parte di Commissione in sede legislativa*) 25150

PAG.

(*Deferimento a Commissione*) 25150

(*Rimessione all'Assemblea*) 25200

Interrogazioni, interpellanza e mozione (*Annunzio*) 25200

Votazione segreta per la elezione di sette rappresentanti nell'Assemblea della Comunità europea del carbone e dell'acciaio:

PRESIDENTE 25150, 25152, 25153, 25154, 25176

CAPACCHIONE 25150

BUCCIARELLI DUCCI 25153

CANTALUPO 25154

ROBERTI 25155

La seduta comincia alle 16.

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

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bettinotti, Gui, Pignatone, Tosi, Viale e Volpe.

(*I congedi sono concessi*).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza una proposta di legge dal deputato Amatucci:

«Modificazioni alla legge 9 agosto 1954, n. 633, recante norme per l'assistenza ai liberati dal carcere» (2191).

Sarà stampata e distribuita. Avendo l'onorevole proponente rinunziato allo svolgimento, la proposta sarà trasmessa alla competente Commissione permanente (III Giustizia), in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

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

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

dalla IV Commissione (Finanze e tesoro):

« Provvedimenti per il pareggio dei bilanci comunali e provinciali per gli anni 1955 e 1956 » (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (2098) (*Con modificazioni*);

dalla V Commissione (Difesa):

« Modifiche alla legge 13 dicembre 1928, n. 3086, recante norme concernenti l'allevamento e l'impiego di colombi viaggiatori » (*Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato*) (2081);

« Disposizioni transitorie per l'impiego civile ai sottufficiali dell'esercito, della marina, e dell'aeronautica » (2094),

« Estensione agli ufficiali inferiori dell'esercito cessati dal servizio per soppressione di ruoli delle provvidenze stabilite dalla legge 10 aprile 1954, n. 114 » (*Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato*) (2097),

dalla VI Commissione (Istruzione)

« Provvedimenti per la celebrazione del decimo anniversario della liberazione nelle scuole della Repubblica » (*Modificato dalla VI Commissione permanente del Senato*) (1588-*B*);

dalla XI Commissione (Lavoro):

« Disposizioni varie in materia di assegni familiari » (*Approvato dalla X Commissione permanente del Senato*) (2104) (*Con modificazioni*);

dalla VII Commissione (Lavori pubblici).

GARLATO. « Proroga delle disposizioni di cui alla legge 15 febbraio 1953, n. 184, sulla concessione del contributo statale per la sistemazione straordinaria delle strade comunali » (2086) (*Con modificazioni*).

Votazione per la elezione di sette rappresentanti nell'Assemblea della Comunità europea del carbone e dell'acciaio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per la elezione di sette rappresentanti nell'Assemblea della Comunità europea del carbone e dell'acciaio.

CAPACCHIONE. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPACCHIONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo socialista intende riproporre, e ripropone, a mio mezzo, una questione che è già stata qui altre volte dibattuta: la questione, cioé, della rappresentanza dell'opposizione nella delegazione da eleggere dalla Camera presso la Comunità europea del carbone e dell'acciaio.

So bene, signor Presidente, che la Camera si è altre volte pronunciata in proposito negativamente, ma so bene anche che ogni volta, data l'importanza della questione e trattandosi di riconoscere ed affermare un principio fondamentale di un sano e corretto esercizio della democrazia parlamentare o di ferire a morte tale principio, il Presidente ha tenuto a precisare (e così è stato concordemente convenuto) che quelle soluzioni non potevano e non dovevano considerarsi vincolanti l'Assemblea per il futuro. Sicché noi oggi possiamo ridiscutere il problema come se oggi per la prima volta esso venisse al nostro esame e al nostro giudizio. I termini della questione, onorevoli colleghi, sono estremamente chiari e semplici: noi sosteniamo che, nella delegazione che la Camera deve eleggere a rappresentare il nostro paese nella Comunità europea del carbone e dell'acciaio, debba essere riservata una rappresentanza alla opposizione.

Sembrerebbe che non dovesse poter sorgere discussione o dubbio su questo assunto, tanto pare a noi ineccepibilmente legittima la nostra richiesta, sia dal punto di vista giuridico-formale sia dal punto di vista politico sostanziale. Non si contesta, onorevoli colleghi,

che la volontà del Parlamento si esprima attraverso la volontà della maggioranza, la quale per altro può anche non essere costante ma mutevole, ossia comporsi, scomporsi, e diversamente ricomporsi attorno a determinati indirizzi di politica generale o particolare o attorno ad atti o provvedimenti determinati. Ma il Parlamento, Signor Presidente, non è la maggioranza governativa, bensì l'insieme di tutti i gruppi e di tutti i membri che lo compongono, sicché la rappresentanza di esso non può essere se non la fedele proporzionale riproduzione delle forze politiche di cui è costituito. In altri termini, non è possibile nella rappresentanza all'estero del Parlamento eliminare le minoranze, che sono uno degli elementi della dialettica, elemento fondamentale ed imprescindibile del metodo democratico parlamentare.

D'altra parte, altro principio fondamentale di ogni sano e corretto metodo di democrazia parlamentare è la tutela delle minoranze. E a questo provvede appunto l'articolo 9 del nostro regolamento che disciplina le votazioni in rapporto a quei casi per i quali si avverte la necessità, l'esigenza istituzionale di eleggere rappresentanze della Camera.

E noi, signor Presidente, ci richiamiamo appunto all'articolo 9 del regolamento della Camera, perché riteniamo che esso, ed esso soltanto, possa e debba avere vigore in relazione alle votazioni cui ci accingiamo, in quanto affermiamo che sarebbe per davvero un misconoscere il principio fondamentale del metodo democratico parlamentare pretermettere la disciplina sanzionata dall'articolo 9 del regolamento ed ignorare del tutto le opposizioni in una delegazione che vada a rappresentare il Parlamento italiano in un consesso internazionale.

Si è obiettato, signor Presidente, nei precedenti dibattiti che qui hanno avuto luogo sull'argomento e che si sono conclusi sempre con voto negativo della Camera, che il richiamo all'articolo 9 del regolamento è fuori posto, perché esso non sarebbe applicabile per via di analogia ad altri casi, dato che si riferisce ad una norma del tutto particolare e perciò non suscettibile di estensione.

Propugnatore di questo assunto è stato particolarmente l'onorevole Tesauro, che, parlando nei passati dibattiti a nome della maggioranza, questa tesi sosteneva e purtroppo vedeva trionfare attraverso il voto della maggioranza governativa.

Senonché, signor Presidente, noi obiettiamo innanzitutto che anche se l'articolo 9 del regolamento della Camera si riferisce a talune determinate elezioni, in realtà esso contiene ed esplicitamente afferma un principio generale, dal quale non può ovviamente prescindersi tutte le volte che si tratti di proiettare fuori del Parlamento una rappresentanza di esso.

Non è vero che l'articolo 9 per sua natura (vorrei indirizzare particolarmente questa parte delle mie considerazioni al suo acume giuridico, signor Presidente) preveda e sanzioni una particolarità non suscettibile di estensione. Mi permetto invece di ripetere che l'articolo 9, pur disciplinando quella particolare materia, in realtà afferma un principio di carattere generale che è insito nel funzionamento stesso del sistema democratico parlamentare.

Ma poi, signor Presidente, non è neppure esatto l'altro rilievo critico che in passato si oppose al nostro assunto, sempre da parte dell'onorevole Tesauro, in particolare: il rilievo cioè che l'articolo 9 si riferisca esclusivamente alle elezioni dei membri della Camera nelle varie Commissioni. Non è esatto, perché tali elezioni sono disciplinate in altra parte del regolamento con particolari norme che a quella materia esplicitamente si riferiscono.

Sicché, signor Presidente, il nostro assunto, secondo il quale non sia possibile prescindere dall'articolo 9 come precetto che debba guidare ed orientare la votazione alla quale ci apprestiamo, è assolutamente inoppugnabile e, malgrado i precedenti voti contrari di questa Assemblea, noi riaffermiamo il nostro punto di vista, convinti che esso è assolutamente ineccepibile, già sul piano giuridico formale.

Ma v'è un altro aspetto della questione, signor Presidente, onorevoli colleghi, non meno importante del primo. Ed è l'aspetto politico, che pure deve essere essenzialmente presente in noi, quali componenti di un'Assemblea non soltanto legislativa, ma anche, e vorrei dire soprattutto, politica. Si tratta di mandare in un consesso internazionale i rappresentanti del Parlamento. E non è possibile ignorare l'esistenza, nella Camera della Repubblica italiana, di una opposizione così numerosa, che rappresenta oltre 10 milioni di cittadini, i quali hanno certamente una parola da dire sui problemi che si trattano in quel consesso; i quali hanno certo una preoccupazione cui obbediscono, per seguire i problemi, intervenirvi, dare il proprio contributo di pensiero e di azione: un contributo critico costruttivo, che non può se non volgersi a favore degli interessi di tutto il popolo italiano, di tutto il nostro paese.

Signor Presidente, la Comunità europea del carbone e dell'acciaio non è un'organizzazione di governi e non è neppure un'organizzazione di parlamenti: è un'organizzazione di popoli, in seno alla quale devono sedere, secondo quanto è previsto dagli stessi statuti di quella comunità, le rappresentanze, non già dei governi e dei parlamenti, ma le rappresentanze dei popoli. È detto testualmente così, onorevoli colleghi. Ora, come potranno, i rappresentanti del Parlamento italiano, sostenere di aver adempiuto al voto e al precetto della legge statutaria della Comunità, assumendosi rappresentanti del popolo italiano, se essi non avranno al loro fianco i rappresentanti di una numerosa e qualificata opposizione, una opposizione, signor Presidente, che ha il diritto, l'interesse e – perché no? – il dovere di far sentire in quel consesso la propria voce?

È proprio in relazione e come conseguenza di questa particolare configurazione che si è voluta dare a quell'organismo – che è organizzazione di popoli e non già di governi o di parlamenti – che gli altri popoli, gli altri Stati della Comunità mandano nel consesso internazionale anche le rappresentanze delle opposizioni; e gli statuti stessi della Comunità prevedono che le delegazioni nazionali debbano avere nel loro seno la rappresentanza dell'opposizione.

Nel luglio del 1952, quando per la prima volta si decise in ordine al modo di votazione, fu l'onorevole De Gasperi che chiese ed ottenne che fossero escluse le opposizioni dalla delegazione da eleggere dal Parlamento.

Ma, signor Presidente, onorevoli colleghi, ben diverso era allora il clima interno ed internazionale, ben diversa era la situazione politica generale interna ed internazionale, ben diversi soprattutto erano i rapporti di forza che, almeno qui, esistevano fra opposizione e maggioranza. La democrazia cristiana aveva la maggioranza assoluta nella Camera e la rappresentanza delle opposizioni popolari era più esigua di quanto non sia oggi per effetto del voto del 7 giugno. V'era nel paese e in Parlamento, signor Presidente, uno stato di tensione nei rapporti tra opposizione e maggioranza governativa certamente diverso da quello di oggi. Oggi diverso è il Governo e diverso è il clima politico. Ma soprattutto diversa è la situazione interna e internazionale e diverso è il rapporto di forza fra maggioranza ed opposizione. Eravate allora maggioranza assoluta; ora non si può dire che siate neppure maggioranza relativa: di volta in volta la maggioranza, di fronte ai singoli problemi, si sfascia o si ricompone; ed è appunto per questo che poc'anzi ho detto non potersi sostenere che la maggioranza è costante. Essa è mutevole, si compone, si scompone e ricompone a seconda delle situazioni, a seconda degli atti o provvedimenti sottoposti all'approvazione della Camera.

Anche dal punto di vista politico, dunque, il nostro assunto è ineccepibile. Voi non potete dimenticare, signori della maggioranza, questa realtà che preme ed urge nel paese, di 10 milioni di cittadini italiani, di lavoratori rappresentati in questa Camera da una opposizione con la quale ogni giorno siete chiamati a fare i conti.

Come potreste pretendere di rappresentare con autorità e prestigio, portatori della volontà del popolo italiano, il nostro paese, se continuaste ad ignorare questa opposizione, negandole il diritto di essere presente nella delegazione nazionale? Come potreste pretendere di rappresentare con autorità e prestigio il nostro paese, interpreti autentici della volontà del Parlamento e del popolo, senza tener conto di una minoranza così cospicua e qualificata in un consesso in cui si discutono problemi di vitale importanza per la economia del nostro paese, ai quali la classe operaia, che noi rappresentiamo, è direttamente e vitalmente interessata?

Noi confidiamo che, alla luce di questi nuovi nostri rilievi e soprattutto alla luce della mutata situazione interna e internazionale, voi possiate tornare sulle decisioni che già adottaste nelle occasioni precedenti in cui questo argomento fu dibattuto. Noi confidiamo che voi vorrete rendervi conto della legittimità delle nostre richieste, legittimità che, ripeto, non trae forza e fondamento soltanto da motivi giuridici e formali, ma anche da motivi politici e sostanziali che dovrebbero veramente imporsi alla coscienza di ognuno di voi, signori del Governo e della maggioranza.

Del resto, voi avete sempre fatto (e state facendo e certamente continuerete a fare con ritmo intensificato nelle imminenti competizioni elettorali) un gran discorrere di democrazia. Bene, vi si offre oggi qui una nuova buona occasione per dare una chiara prova della sincerità del vostro ardente amore e del vostro vivo ossequio per la democrazia. Noi vi aspettiamo a questa prova. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, questo problema è stato sollevato dalla opposizione in occasione di ogni elezione di rappresentanti della Camera alla C. E. C. A.,

e il Presidente ha sempre lasciato la decisione all'Assemblea.

Oggi tuttavia la situazione è del tutto particolare, in quanto si tratta di eleggere sette membri, mentre due membri sono stati già eletti nella votazione del 18 novembre 1955, la quale, per non essere stata interamente conclusiva, secondo lo stesso annuncio del Presidente, doveva essere ripetuta. La Camera quindi si trova di fronte non ad una votazione autonoma, ma ad un proseguimento di operazioni di voto per una votazione a carattere unitario. Si tratta, cioè, di operazioni di voto *in itinere*, che debbono aver luogo con le stesse modalità di quelle già iniziate e rimaste sospese

Conseguentemente, poiché il richiamo al regolamento oggi sollevato dall'onorevole Capacchione fu già allora sollevato dall'onorevole Giolitti e non fu approvato dalla Camera. esso è oggi precluso.

Dichiaro pertanto inammissibile perché precluso il richiamo al regolamento sollevato dall'onorevole Capacchione.

CAPACCHIONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPACCHIONE. Molto rispettosamente debbo dichiarare di non poter consentire su quanto ha affermato l'onorevole Presidente. A noi pare che la questione possa essere oggi proposta, discussa e votata. Nessuno dei motivi addotti dall'illustre Presidente ci convince, come motivo di preclusione. Il fatto che si sia votato per altri due delegati non mi pare che tolga la possibilità alla Camera di decidere che nella delegazione da eleggere spettano alla opposizione tre posti.

PRESIDENTE. Mi permetta, onorevole Capacchione: per andare al concreto, ella chiederebbe di lasciare alle minoranze due o tre posti ?

CAPACCHIONE. Tre posti.

PRESIDENTE. Ma. quando ella chiede tre posti, in sostanza vorrebbe risolvere il problema della rappresentanza della minoranza sul *plenum* di nove; ma due dei nove (e precisamente gli onorevoli Pella e Cavalli) sono già stati eletti; quindi siamo *in itinere*. Quando si votò per il *plenum*, si votò per tutti e nove, ed allora noi inseriremmo *in itinere* la rappresentanza delle minoranze.

CAPACCHIONE. Mi scusi, onorevole Presidente, se sono costretto ad insistere nel non essere convinto. Il fatto che siano stati eletti già due rappresentanti non toglie nulla alla possibilità di eleggere gli altri, tenendo conto di quelli dell'opposizione. Per questo, molto rispettosamente, insisto perché ella si compiaccia di interpellare la Camera.

BUCCIARELLI DUCCI. Chiedo di parlare contro l'appello.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUCCIARELLI DUCCI. Di fronte alle obiezioni che sono state sollevate quest'oggi in merito alle modalità di votazione per la designazione dei membri della Assemblea della C. E. C. A., devo dire in linea preliminare (così come ha fatto l'onorevole Presidente) che oggi ci troviamo a dover ripetere una votazione che non ebbe esito nella seduta del 17 novembre 1955.

In occasione di quella votazione l'onorevole Giolitti, con abbondanza di argomenti e abilità di motivazione, ripropose l'eccezione oggi fatta dall'onorevole Capacchione e che in precedenza altri colleghi, in altre occasioni e nella stessa circostanza, avevano proposto. La Camera, dopo aver ascoltato gli onorevoli Giolitti e Tesauro, decise che le modalità di votazione osservate anche in precedenti occasioni erano giustamente applicate e che non si poteva invocare l'applicazione contenuta nella norma dell'articolo 9 del nostro regolamento. La Camera decise su questa questione, e dopo questa decisione si procedette alla votazione che, per non aver avuto esito, poteva essere riproposta immediatamente dopo: un giorno dopo, una settimana dopo, oppure mesi dopo, così come è avvenuto.

Mi pare quindi che sia molto seriamente fondata l'eccezione contrapposta dal Presidente circa la preclusione a riproporre quest'oggi l'eccezione sollevata dall'onorevole Capacchione. Ritengo quindi che questa osservazione debba assorbire e superare ogni altro argomento.

Purtuttavia, devo richiamare all'attenzione dell'onorevole Capacchione e degli altri colleghi dell'opposizione di estrema sinistra che non è opportuno in questa sede, per questa votazione, invocare l'applicazione dell'articolo 9 del regolamento, perché giova tener presente che questo articolo disciplina in modo particolare ed esclusivo la nomina dei componenti delle Commissioni in cui si articola il Parlamento. E se questa norma è di natura particolare, ha uno specifico oggetto ed una ben determinata finalità, di tale norma non possiamo fare un'applicazione estensiva e analogica, perché ciò significherebbe commettere un grossolano arbitrio e un madornale errore.

Le elezioni dei rappresentanti della Camera italiana si fanno tenendo presente

l'articolo 21 del trattato della C. E. C. A.; e in questo trattato si stabilisce che ogni paese deve avere la sua rappresentanza parlamentare. Io ritengo che la rappresentanza sia valida quando sia l'espressione della maggioranza che la elegge.

Così infatti, onorevoli colleghi, è sempre stato fatto: nella seduta del 18 luglio 1952 e in quella del 5 maggio 1954. E, se così sempre ci siamo regolati, è evidente che, in mancanza di una specifica norma, questa prassi, che ormai si è già consolidata, costituisce una regola che deve essere osservata.

Del resto, sono certo che di queste ragioni sono convinte anche le opposizioni; e se spesso esse ritornano sull'argomento, ciò fanno non tanto perché sono convinte del fondamento della loro tesi, ma perché a ciò sono indotte da necessità di tattica parlamentare, le cui finalità ben si individuano, ma che non possono avere la pretesa di apparire corretta interpretazione del nostro regolamento, del cui rispetto noi, più che altri, siamo convinti assertori.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'appello alla Camera proposto dall'onorevole Capacchione.

(*Non è approvato*).

Si procederà pertanto alla votazione per la elezione di sette rappresentanti nell'Assemblea della C. E. C. A. Il computo della maggioranza verrà fatto contando anche le schede bianche nel numero dei votanti. Ciò però unicamente per coerenza con la procedura adottata in occasione della precedente votazione e senza che in futuro questo precedente possa essere invocato, tanto più che la questione dovrà essere decisa dalla Giunta del regolamento.

CANTALUPO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANTALUPO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi del gruppo monarchico non siamo entrati nel merito della proposta Capacchione e non entriamo nel giudizio dell'esito che ha avuto la votazione su di essa, perché non abbiamo mai fatto nel passato, e non abbiamo interesse di fare oggi, su questo argomento, questione di procedura. Chi fa questione di procedura su un problema politico, vuole eluderlo.

A nostro parere, non vi è procedura che possa risolvere il problema squisitamente politico della rappresentanza dei settori di minoranza in una delegazione internazionale che va a tutelare interessi italiani all'estero. Non vi è regolamento che possa rendere più comprensibile quello che, a nostro parere, è pienamente comprensibile, logico e legittimo per sola valutazione politica, di per se stessa più che sufficiente.

Due sono infatti gli aspetti che noi abbiamo sempre nel passato ripetutamente prospettato su questo argomento: quello della rappresentanza delle minoranze in qualunque manifestazione del Parlamento inteso nella sua totalità, e quello della rappresentanza delle varie correnti del pensiero politico italiano laddove si tratta di affermare interessi internazionali, che non possono essere frutto soltanto del pensiero di una parte o di due parti, ma di tutto il Parlamento liberamente eletto dagli elettori italiani.

Allo stesso modo, riterremmo impossibile che si desse ad un ambasciatore della Repubblica italiana un mandato di parte. Il problema, in termini solo giuridicamente diversi, si pone in termini politici esattamente sulla medesima base. Quando parte, l'ambasciatore rappresenta la politica estera del paese che il Governo ha desunto dal voto di tutti i settori parlamentari. Una delegazione che va in un così vasto campo quale è quello della C. E. C. A., che tocca interessi italiani diretti anche di categorie economiche sociali oltreché politiche, non può essere espressione della maggioranza soltanto: essa è una vera e propria ambasceria collettiva.

Noi riteniamo questa delegazione, come voi volete comporla, arbitraria. L'onorevole Bucciarelli Ducci, per ragioni che non comprendo, ha detto poco fa che, a suo parere, noi continuiamo nella nostra protesta soltanto per ragioni di tattica parlamentare, ma egli ritiene che noi siamo convinti di essere nel torto. L'onorevole Bucciarelli Ducci mi consenta di dirgli che noi monarchici non gli abbiamo dato mandato di interpretare il nostro pensiero che manifestiamo qui liberamente direttamente e responsabilmente. Siamo persuasissimi di essere, da tutti i punti di vista, sulla piattaforma della piena ragione parlamentare e politica.

Pertanto, la nostra protesta non è formale né rituale, ma è sostanziale e tocca anche un punto fondamentale che saremo obbligati a portare fuori delle frontiere, che è questo: questa delegazione partirebbe, se fosse eletta, per rappresentare il pensiero italiano in una sede in cui, sia pure parzialmente, cioè su un terreno puramente economico, si deve impostare la nuova struttura dell'Europa suffragistica, da unificare su base pienamente democratica. Noi diciamo che metodo più antidemocratico per stabilire i modi della

partecipazione italiana alla costruzione di questa Europa democratica non avreste potuto trovare. Siete, pertanto, anche in contradizione con i fini internazionali ed europei che la delegazione deve raggiungere.

Rinnoviamo, quindi, la nostra protesta in questa sede e ripetiamo quanto abbiamo detto nelle due volte precedenti, cioè che una delegazione dei partiti di destra esclusa da questa rappresentanza, partirà per Strasburgo per presentare in sede internazionale la nostra protesta e fare conoscere all'Assemblea generale della C. E. C. A. che vi sono in Italia anche partiti di destra favorevoli all'unità europea: e deporremo la nostra protesta nelle mani, precisamente, di quel presidente della C. E. C. A. che tre mesi or sono è stato eletto anche per nostro mandato: l'onorevole Pella, per il quale abbiamo votato perché abbiamo inteso testimoniare non soltanto la nostra cordialità verso una vostra personalità, ma, soprattutto, il nostro attaccamento e il nostro profondo interessamento al problema della unificazione dell'Europa, dalla cui attuazione voi volete allontanare la destra; e fate così atto dannoso alla stessa causa europeista che simulate di voler difendere. Voi non amate questa causa, se dalla sua difesa escludete con un atto di violenza e di arbitrio, che è contro la tradizione del Parlamento liberale ed è contro i fini stessi che l'Assemblea della C. E. C. A. si propone per la unificazione dell'Europa democratica. (*Applausi a destra*).

ROBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Signor Presidente, noi ci associamo alle espressioni di protesta testé formulate dall'onorevole Cantalupo e già da noi presentate, in questa Assemblea, in occasione delle due precedenti edizioni di questa stessa votazione. Noi ci assoceremo, altresì, alla protesta che andremo a presentare all'organo competente.

In questa votazione noi presenteremo scheda bianca, dato l'impegno assunto dal Presidente di considerare o computare le schede bianche ai fini del *quorum* dei votanti.

Con ciò, noi intendiamo protestare contro la sopraffazione inaudita che la maggioranza parlamentare di questa Camera compie rinnegando i suoi stessi principi ideologici in occasione di un atto che assume tanto maggiore importanza in quanto è diretto alla costituzione di un organismo di ordine internazionale.

Questa maggioranza sconfessa se stessa in tal modo e squalifica con il suo procedere la stessa delegazione e i suoi stessi rappresentanti, i quali non so in qual modo potranno levarsi nell'Assemblea internazionale e parlare in nome del popolo e del Parlamento italiani, quando essi dichiaratamente sono l'espressione soltanto di una fittizia maggioranza parlamentare e hanno imposto con questa sopraffazione la loro materiale presenza fisica in quella assemblea di ordine internazionale.

PRESIDENTE. Estraggo a sorte i nomi dei deputati che comporranno la Commissione di scrutinio.

(*Risultano sorteggiati i nomi dei deputati: Andò, Angelucci Nicola, Delli Castelli Filomena, Lucchesi, Magnani, Marchesi, Marconi, Menotti, Penazzato, Pertini, Santi e Zanoni*).

Indico la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione e invito la Commissione di scrutinio a procedere, nell'apposita sala, allo spoglio delle schede.

Si proseguirà frattanto nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione del Ministero delle partecipazioni statali (1727).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione del Ministero delle partecipazioni statali.

Come la Camera ricorda, la discussione generale è stata chiusa.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Lucifredi.

LUCIFREDI, *Relatore*, Signor Presidente, onorevoli colleghi, è di prammatica, all'inizio di una relazione, il ringraziamento da parte del relatore agli oratori che sono intervenuti nella discussione. Il mio ringraziamento è spontaneo e sentito, e va agli onorevoli Giolitti, De' Cocci, Cafiero, Chiaramello, Lizzadri, Angioy, Napolitano, La Malfa, Colasanto, Delli Castelli, che nelle varie sedute che a questo disegno di legge sono state dedicate hanno preso la parola ed hanno portato il contributo delle loro idee, spesso contrastanti, alla realizzazione di questo ministero. Il ringraziamento si rivolge con pari intensità non soltanto a coloro che hanno manifestato, anche con lusinghiere espressioni, il loro consenso al relatore per la tesi che egli ha seguito nella sua relazione, ma anche a coloro

che lo hanno criticato, in termini non sempre amorevoli.

Debbo per questa mia replica partire appunto da queste critiche, perché esse hanno investito in pieno l'intera relazione. Ed è sotto un certo punto di vista direi istruttivo rilevare che considerazioni del tutto contingenti di ordine puramente politico hanno portato l'opposizione di sinistra e quella di destra a confluire per queste critiche su una identica impostazione, sia pure partendo da due angoli visuali completamente diversi e, quello che è più singolare, mirando anche a finalità del tutto antitetiche.

Non possiamo dunque parlare di una convergenza di posizione tra le due opposizioni, perché le posizioni loro sono diametralmente opposte. Dalla sinistra si vuole un Ministero delle partecipazioni statali con amplissime funzioni, dalla destra il Ministero delle partecipazioni statali non lo si vuole. Dalla sinistra si vuole un larghissimo intervento dello Stato nella vita economica; dalla destra si vuole il più largo e illimitato sviluppo dell'autonomia e dell'iniziativa privata.

Non c'è quindi convergenza di tesi; ma, pur con fini così opposti, c'è una convergenza – sia consentito al relatore di sottolinearlo – in una medesima alterazione del significato, dello spirito, della portata di quel ministero, della cui istituzione stiamo oggi discutendo.

Vediamo dunque di che cosa si tratta. Siamo di fronte ad un disegno di legge per la istituzione del Ministero delle partecipazioni statali. Nella relazione che a nome della I Commissione ho avuto l'onore di sottoporre all'Assemblea, ho cercato di mettere in evidenza che quello che oggi qui si discute è un problema di organizzazione amministrativa dello Stato, un problema essenzialmente di politica amministrativa, molto più di politica amministrativa che non di politica economica.

Per conto mio questa è una verità che oserei definire addirittura lapalissiana; e mi conforta in questa mia interpretazione quanto il 18 luglio 1955, alla vigilia del voto di fiducia, il Presidente del Consiglio esponeva a questa stessa Assemblea nel corso della sua replica, dopo i vari interventi: « Ed è nello schema di un indispensabile coordinamento che il Governo ha deliberato e vi ha oggi presentato il disegno di legge per la costituzione di un Ministero delle partecipazioni, che è un Ministero non di amministrazione di imprese, ma di direttive e di coordinamento dell'attività delle imprese statali, la cui natura ed il cui modo di funzionamento non vengono modificati ».

In altri termini, si tratta di partire da questo dato di fatto: oggi esiste un intervento statale in determinati settori della produzione; vi sono determinate aziende in cui la partecipazione statale sussiste. Si tratta, attraverso questo disegno di legge, di fare in modo che tale intervento sia disciplinato nella maniera migliore, che esso abbia ad essere quanto più fruttuoso possibile ai fini di quei risultati che lo Stato ha avuto di mira quando le partecipazioni economiche ha assunto.

Questa mi sembra, dicevo, una verità lapalissiana. Invece non è stato così; e la discussione generale lo ha dimostrato, perché da parte degli oratori i quali sono intervenuti per esporre il pensiero dell'opposizione di sinistra ci siamo sentiti dire che questo ministero deve avere uno scopo molto diverso, e cioè costituire lo strumento per compiere passi avanti, molti passi avanti, decisivi passi avanti sulla via della socializzazione delle attività economiche. Da parte destra, invece, gli oratori intervenuti si sono voluti rendere interpreti – per considerazioni di politica contingente – di quelle preoccupazioni che il disegno di legge di cui stiamo discutendo ha suscitato in certi ambienti della vita economica e si è detto all'unisono che il ministero non ha ragione di essere. Voi della democrazia cristiana, voi del centro democratico – si è detto – nella vostra politica siete succubi delle opposizioni di sinistra e per compiacere ad esse, per guadagnarvi e mantenervi il loro appoggio, create questo ministero, che va considerato, si afferma, la tomba della iniziativa privata.

È mia precisa convinzione, onorevoli colleghi, che questa impostazione sia del tutto errata e che la relazione che ho avuto l'onore di sottoporre all'Assemblea sia, in realtà, interprete del vero significato del disegno di legge.

Vanamente si è cercato da alcuni oratori – ed in modo particolare dall'onorevole Giolitti – di contrapporre un testo della I Commissione, che avrebbe questo indirizzo, all'altro testo elaborato, nella fase preparatoria, dalla Commissione dell'industria, che avrebbe invece un diverso significato. Ho voluto rileggere attentamente i due testi e compararli: debbo dire che, se in ipotesi la I Commissione si fosse limitata ad accettare tal quale il testo proposto dalla Commissione dell'industria, non avrei dovuto modificare in alcuna maniera la relazione che al disegno di legge ho predisposto. A mio avviso, il

testo della Commissione dell'industria rappresenta un superamento, un miglioramento dell'originario testo governativo, ed il testo della Commissione dell'interno – che parte dal progetto della Commissione dell'industria – segna un ulteriore affinamento, un ulteriore miglioramento tecnico del disegno di legge. Insistendo a rifinire un disegno di legge, si ottiene o almeno si dovrebbe ottenere sempre un miglioramento, ed io non posso che augurarmi che dalla discussione dell'Assemblea un ulteriore affinamento venga al testo elaborato dalla Commissione dell'interno. Ma sia con un testo, sia con l'altro, la impostazione da cui sono partito mi sembra perfettamente corretta.

Da parte delle opposizioni si sono usate delle parole, direi, pittoresche, per criticare la mia impostazione della relazione.

L'onorevole Lizzadri ha detto che evidentemente io vivo fuori del tempo e fuori dello spazio. L'onorevole Giolitti ha detto che questo ministero, se fosse quello che la mia relazione vorrebbe mettere in luce, non sarebbe che «una scatola vuota», una povera scatola vuota.

Orbene, onorevoli colleghi, io non credo che queste critiche abbiano fondamento. La relazione della I Commissione non è fuori del tempo, né fuori dello spazio. Essa è in questo 1956, e guarda al passato per costruire, oggi, uno strumento che sia utile, non soltanto per oggi, ma anche per domani; guarda, quindi, anche e soprattutto, all'avvenire. Tiene presente il passato questa relazione, il passato che consiste logicamente nella considerazione dello stato di fatto insopprimibile creato dall'essersi in Italia formato, attraverso tutte le vicende di vari decenni che così bene hanno ricordato, fra gli altri, gli onorevoli De' Cocci e La Malfa, questo sistema di partecipazioni statali. La realtà insopprimibile di oggi è che un intervento statale c'è e ha una notevole larghezza; sarebbe indubbiamente fuori del mondo concreto, si pascerebbe soltanto di illusioni chi pensasse che ancora oggi l'intervento statale possa essere considerato un fenomeno del tutto transeunte. Ciò non è possibile. Potrà estendersi, potrà restringersi l'intervento statale, non lo sappiamo; ma certo scomparire del tutto non potrà, per quanto almeno allo stato attuale delle cose è dato prevedere.

Quindi, il disegno di legge parte da questa realtà di fatto, che l'intervento statale c'è, e si preoccupa di fare in modo che questo intervento si esplichi nel modo più proficuo. Poggia, dunque, questo disegno di legge su una esperienza vasta – mi consenta l'onorevole Lizzadri – una esperienza più vasta assai di quel quadro fatto esclusivamente di lotte sindacali cui egli ha voluto fare riferimento, lotte sindacali che hanno indubbiamente una loro grande importanza, nessuno vuole disconoscerlo, ma non sono, non possono e non devono essere considerate elementi di portata decisiva nell'impostazione di un problema di questa natura. È una esperienza assai più vasta, che tiene conto di tutti i vari sviluppi dell'economia nazionale, di tutte le esigenze della nostra vita produttiva, e non dimentica – mi è caro sottolinearlo – le esigenze di tutti i cittadini italiani come contribuenti, i quali hanno pure un qualcosa da dire in questi problemi, quando è denaro dello Stato quello che nell'uno o nell'altro settore dell'economia viene ad essere in questa forma impiegato.

Non è, dunque, questo disegno di legge, nella interpretazione della I Commissione, fuori del tempo e dello spazio.

È una scatola vuota, come ella ha detto, onorevole Giolitti? Se consideriamo gli uffici pubblici, tutti gli uffici pubblici, tutti i ministeri, visti sotto il profilo da lei considerato, onorevole Giolitti, sono scatole vuote, sono strumenti che possono essere utilizzati per fini molto diversi. Abbiamo un Ministero degli affari esteri ed esso è uno strumento idoneo per quel Governo, per quel ministro che voglia fare una politica di oltranzismo atlantico, come voi dite, e altrettanto idoneo per quell'altro governo o ministro che voglia fare, invece, una politica di distensione addormentatrice. Ancora: il Ministero della pubblica istruzione è uno strumento che serve ugualmente bene per un ministro che voglia realizzare al massimo il concetto della libertà della scuola e della parità delle scuole private, e per quel ministro laico che, in ipotesi, concepisca solo la scuola di Stato. Il Ministero del commercio con l'estero è uno strumento che serve bene tanto per una politica di autarchia, quanto per una politica di liberalizzazioni. E così via per gli altri. Sono tutte scatole vuote, onorevoli colleghi, sono strumenti che ricevono un significato ed un'applicazione a seconda dell'ispirazione, delle tendenze, delle inclinazioni e dei programmi di quel Governo di cui sia espressione quel ministro che in un determinato momento sia alla testa del ministero. Mi sembra difficile disconoscere questa verità.

All'onorevole Angioy, il quale, proprio su questo punto, mi osservava che prima si deve

fare una scelta di indirizzo e poi si deve creare lo strumento per realizzare questo indirizzo, vorrei dire – e non se ne dispiaccia – che, alle volte, quando si fanno previsioni di questo genere si corre il rischio di rimanere poi amaramente delusi dallo svolgersi concreto dei fatti che seguono alla previsione. Il regime fascista istituì il gran consiglio del fascismo perché fosse lo strumento che assicurasse la continuità del regime e ne perpetuasse il sistema politico: ebbene, per strana vicenda, è stato proprio il gran consiglio del fascismo lo strumento che è servito ad affossare il fascismo, Mi sembra, dunque, onorevole Angioy, che la sua tesi sia scarsamente attendibile, e proprio non mi sembra di potervi aderire.

È chiaro dunque, a mio giudizio, che l'impronta al nuovo ministero la darà quel ministro che, nel quadro di un certo indirizzo di governo, vi sarà domani preposto. Se, a seguito di un infausto rivolgimento politico, per dannata ipotesi alla testa di quel ministero dovesse esser chiamato in futuro l'onorevole Giolitti, è evidente il contenuto che egli vi darebbe: lo sappiamo bene. Sarebbe il Ministero della socializzazione, della socializzazione di tutto, a qualunque costo, senza pensarci troppo su inutilmente; sarebbe, per così dire, finanche il Ministero della socializzazione delle fabbriche di lucidi da scarpe !

Ma se, viceversa, invece dell'onorevole Giolitti, alla testa di quel ministero, sempre a seguito di un dannato rivolgimento politico, fosse chiamato l'onorevole Angioy, allora noi avremmo nel nuovo dicastero il Ministero di quella economia corporativa, di cui tante volte l'onorevole Angioy e i colleghi della sua parte ci hanno dimostrato di essere tanto nostalgici; la parola non vuole essere qui, in alcun modo, offensiva.

Se poi, alla testa di quel ministero dovesse venire – e mi duole di non vederlo qui presente – l'onorevole Cafiero, che pure ha portato nella discussione una serie di osservazioni piuttosto drastiche contro questo ministero, io penso che l'attività del ministero stesso si indirizzerebbe verso una indiscriminata tutela delle aziende puramente private e soprattutto nel senso di un completo smobilizzo a favore degli imprenditori privati delle aziende statali che, ben s'intende, siano attive, non di quelle passive... E ciò, per di più, magari con l'*arrière pensée* di procedere ad un successivo riassorbimento da parte dello Stato di quelle aziende che, dopo qualche anno, fossero sciaguratamente tornate ad essere passive, sicché l'intervento statale potesse in qualche modo riuscire comodo...

È chiaro che ognuno porterebbe in questo ministero la traccia delle sue inclinazioni, a seconda del suo indirizzo politico.

E se fosse democristiano il ministro da preporre a questo ministero ? Un ministro democristiano dovrebbe, logicamente, ricordarsi dei principî della Costituzione che siamo chiamati ad applicare, dovrebbe ricordarsi dei programmi del suo partito, che sono abbastanza chiari sul punto, e non dovrebbe comunque mai dimenticare le altissime recenti ammonitrici parole...

BOTTONELLI. Della triplice.

LUCIFREDI, *Relatore*. Non alla triplice, onorevole collega, volevo riferirmi. Se ella me lo consente, guardavo alquanto più in alto, e mi riferivo al Santo Padre, che proprio di recente ha avuto occasione, a proposito dell'intervento dello Stato nella vita economica, di usare delle espressioni molto precise per mettere in guardia contro i pericoli di un'eccessiva intrusione statale, laddove di essa non si senta in alcun modo la necessità.

LIZZADRI. E se il ministro fosse un socialdemocratico ? Questa ipotesi non l'ha fatta.

LUCIFREDI, *Relatore*. Ho già fatto un florilegio fin eccessivo di ipotesi, onorevole collega. Non posso esemplificare troppo.

Ma mi sembra di essermi ormai intrattenuto abbastanza, su questo punto, forse troppo. Mi consentano, però, i colleghi della destra di esprimere al loro riguardo un mio sommesso rilievo critico, ma ispirato soltanto al desiderio di arrivare a dare una visione hciara di tutti i rapporti. Se i colleghi della destra avessero avuto veramente a cuore, come dicono, la tutela della iniziativa privata, avrebbero fatto meglio, a mio avviso, ad impostare i loro interventi in questa discussione in modo del tutto diverso. A me pare che essi si siano lasciati guidare un po' troppo dal desiderio, contingente e immediato, di metterci ad ogni costo in cattiva luce di fronte a certi ambienti di cui oggi sollecitano i voti, e abbiano guardato troppo all'oggi, dimenticando un po' leggermente il domani....

Chiudo dunque su questo argomento ricordando le parole che, nella seduta del 24 gennaio, discutendosi la pregiudiziale di incostituzionalità sollevata dall'onorevole Del Fante, ebbe ad usare il Presidente del Consiglio: «... Tutto questo non è oggetto di discussione in questo momento. In questo momento noi parliamo semplicemente di un

riordinamento della attività che lo Stato già svolge attualmente, senza aggiungerne altra ». Questa mi sembra la vera portata del disegno di legge, onorevoli colleghi, e sarà bene che la tengano presente tutti coloro che sulla base di questa legge medesima pretendono di costruire colla loro fantasia dei castelli, che sono, in realtà, dei castelli in aria...

Il Governo ha una sua politica economica, che è stata più volte enunciata dal Presidente del Consiglio, dal compianto ed indimenticabile ministro Vanoni e dal nuovo ministro del bilancio Zoli, ma essa non è in alcun modo in discussione in questo momento. Qui si crea soltanto uno strumento utile a tutti e che da tutti dovrebbe essere apprezzato; qui si crea il timone per un intervento ordinato, armonico e unitario che potrà rompere, ove ancora sussistano, quei compartimenti stagni che più volte sono stati lamentati, in questa aula e fuori, quando si è considerata l'attività delle aziende a partecipazione statale. Se rileggiamo le discussioni svoltesi in questa aula sull'argomento, nonché i famosi « libri bianchi » che contengono tanto materiale utile di studio e di meditazione, troviamo frequenti richiami a difetti di coordinamento tecnico tra l'una e l'altra azienda a partecipazione statale.

Più volte troviamo fatto richiamo, ad esempio, a problemi di acquisti effettuati secondo concetti non corrispondenti a criteri di sana economicità, più volte vediamo deplorato che non si ricorra in certi settori a semplificazioni e standardizzazioni di servizi comuni, e via dicendo. Orbene, col nuovo ministero si crea un organo responsabile, al quale sarà sempre possibile chiedere conto degli errori, delle deviazioni, degli sperperi, delle incongruenze tante volte denunciati, molto spesso a torto, inventando anche, talvolta, è vero, ma qualche volta poggiando su fatti reali.

Si tutelerà così anche l'interesse dei contribuenti italiani, i quali non sono in alcun modo disposti ad accettare in linea di principio quella curiosissima tesi, che abbiamo qui sentito enunciare dall'onorevole Napolitano, quando egli ci ha detto essere « uno specioso pretesto » – sono le sue testuali parole – che le aziende I. R. I. non debbano perdere.

Io non credo, onorevole Napolitano, che il contribuente italiano la pensi così; che in determinate circostanze ci possa essere la necessità che una azienda sia tenuta in piedi per motivi sociali, anche se, per ipotesi, è in perdita, siamo d'accordo, nessuno lo può contestare. Ma che questo debba essere considerato non come un fenomeno transitorio, ma come un'ipotesi normale, e che debba ritenersi addirittura un pretesto dire che un'azienda statale non deve perdere, sono affermazioni estremamente pericolose, il cui accoglimento porterebbe lo Stato alla rovina.

NAPOLITANO GIORGIO. Io ho negato i motivi per i quali sono in perdita; ho negato che sia l'esuberanza del personale.

SEGNI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Lo ha negato, ma non lo ha dimostrato.

NAPOLITANO GIORGIO. Ho cercato di dimostrarlo.

LUCIFREDI, *Relatore*. Dall'istituzione di questo ministero – e rispondo a quelle preoccupazioni che da certi ambienti economici sono state sollevate – mi sembra che debbano trovare giovamento anche gli stessi interessi di quelle aziende non a partecipazione statale, che come manifestazioni di sana e insostituibile iniziativa privata rappresentano una parte vitale e degna di appoggio della nostra vita economica.

Penso che esse non debbano e non possano avere motivo di timori, anzi tutto l'opposto, perché una organica, ordinata regolamentazione del funzionamento delle aziende a partecipazione statale sarà, a mio avviso, un elemento molto utile per creare i presupposti di quella sana concorrenza, che giustamente le imprese private desiderano, quando sono sane anche esse, perché la concorrenza è sana se avviene tra aziende sane.

Quante volte parlando con questo o con quell'altro operatore del settore economico abbiamo sentito sollevare delle lagnanze, talvolta ingiustificate, talvolta giustificate, in merito a certe disparità di trattamento, per esempio nel campo delle commesse, per cui, in ipotesi, un'azienda privata, che su basi economiche aveva effettuato una offerta per l'esecuzione di un certo lavoro, non ne restava poi aggiudicataria perché il lavoro veniva assegnato ad altra impresa a partecipazione statale, che poteva offrire un prezzo minore, solo perché lavorava in perdita. Casi di questo tipo sono indiscutibilmente figure di concorrenza sleale, perché non é concorrenza leale quella in cui una delle parti agisce in modo da soffocare l'altra, producendo o vendendo in perdita, sapendo che la differenza la paga il contribuente.

Quante volte, ancora, noi abbiamo sentito sollevare lagnanze da imprenditori privati nel senso di essere spinti sulla via del dissesto da spietata concorrenza di un'azienda a partecipazione statale, che con agevolazioni di carattere vario agli acquirenti – anche

fatte in perdita! – operava per eliminare i concorrenti dal mercato. Ora, è chiaro che tutto questo non va, tutto questo non è concorrenza sana. Quando fenomeni di questo genere si verifichino, l'esistenza di un Ministero delle partecipazioni statali consentirà di intervenire in modo che effettivamente su piede di parità operino, sul terreno della concorrenza, sul piano economico, le aziende a partecipazione statale e quelle in cui questa partecipazione non vi è.

A questo riguardo, sia pure per inciso, ritengo opportuno affermare che, quando ci saranno in avvenire contrattazioni collettive che riguardino le aziende, dovrà essere sempre tenuta presente la necessità che non si crei uno squilibrio tra l'uno e l'altro tipo di azienda e in qualche modo sia assicurato, comunque, che una unità di indirizzo ed una unità di trattamento economico sia riconosciuta ai dipendenti delle aziende con partecipazione statale e a quelli delle aziende di altra natura. So che l'onorevole De' Cocci su questo argomento ha presentato un ordine del giorno, e ritengo che esso meriti l'attenzione dell'Assemblea.

Dunque la costituzione del Ministero potrà favorire il buon andamento sia delle aziende a partecipazione statale, sia delle altre. Ma io penso che, soprattutto, vada sottolineato che con la sua istituzione vengono ad essere meglio tutelati gli interessi dei lavoratori dipendenti dalle aziende a partecipazione statale. Alcuni tra i colleghi che sono qui intervenuti hanno portato l'eco delle loro esperienze in questo settore. Anche io, me lo consentano gli onorevoli colleghi, ho avuto ed ho nella mia terra ligure frequenti occasioni di venire a contatto con i lavoratori alle dipendenze di aziende a partecipazione statale, e direi cosa non conforme a verità, contrariamente al mio costume, se venissi a dirvi che da questi lavoratori abbia sempre sentito dire che essi siano del tutto sodisfatti del modo con cui si svolgono le cose nelle loro aziende, soprattutto dal punto di vista delle relazioni umane.

In qualche caso, probabilmente, in queste critiche e queste lagnanze vi saranno delle esagerazioni, ma in parecchi casi certo un fondamento notevole di verità nelle lagnanze vi è. Mi sembra che dovremmo essere tutti d'accordo nell'auspicare che, particolarmente su questo terreno così delicato ed importante delle relazioni tra datori di lavoro e lavoratori, laddove è presente lo Stato, laddove è il capitale dello Stato che sovviene, i criteri direttivi dell'azione dei dirigenti possano e debbano essere nei confronti dei lavoratori equi, comprensivi, ispirati meglio di quanto talvolta non siano.

Se qualche volta, soprattutto su questo terreno delle relazioni umane, ma anche, in genere, sotto l'aspetto dell'assistenza ai lavoratori, le aziende a partecipazione statale potranno fare la parte di aziende-pilota, non saremo certo noi a dispiacercene, e ne potranno derivare per tutti risultati benefici.

Ho fissato così, onorevoli colleghi, le linee generali del nostro dibattito, dopo di che il relatore ha più poco da aggiungere, perché sui particolari del disegno di legge nella discussione generale si è assai poco discusso.

L'onorevole Cafiero ha fatto una pregiudiziale di incostituzionalità, partendo da quella premessa (che ha trovato accennata anche nella mia relazione) del desiderio di realizzare tutto in una volta il nuovo inquadramento dei ministeri, in attuazione al precetto costituzionale dell'articolo 95.

Ma, a parte il fatto che il precetto costituzionale non dice affatto che tutto debba farsi in un unico tempo (e nella mia relazione l'onorevole Cafiero ha trovato certamente, con la sua nota diligenza, la risposta alla sua stessa eccezione), ormai la questione di incostituzionalità è superata; dopo essere stata proposta dall'onorevole Del Fante, la Camera l'ha respinta, e poco gioverebbe indugiare ancora su quell'argomento. (*Interruzione del deputato Cafiero*).

Onorevole Cafiero, la Corte costituzionale potrà essere chiamata ad intervenire, d'accordo; ma mi lasci dire che sarei pronto ad accettare una scommessa che questo disegno di legge sotto gli strali della Corte costituzionale non potrà in alcun modo cadere!

L'onorevole Angioy ha voluto riconnettere la istituzione del ministero con certe macchinazioni politiche a sfondo personalistico: la necessità della coalizione governativa di assicurare un posto nel Gabinetto a qualche aspirante ministro in attesa, che è lì, dietro alla porta, ad attendere che gli si prepari la poltrona. Onorevole Angioy, io non so se questa impostazione possa essere considerata molto di buon gusto; ma comunque, anche se lo fosse, mi pare che vi sia un argomento estremamente decisivo contro la sua tesi. Per una curiosa combinazione proprio oggi, 18 aprile, si compiono esattamente 9 mesi dal giorno in cui questo disegno di legge è stato presentato dal Presidente del Consiglio alla Camera dei deputati. Nove mesi di attesa, onorevole Angioy: in nove mesi lei sa che succedono tante cose!... Ed anche quel tale che fosse

stato ad aspettare dietro alla porta, a questa ora si sarebbe certo stancato di attendere! Sta per chiudersi ormai anche il periodo legale di concepimento! (*Si ride*).

ANGIOY. Però il ministero nasce settimino!

LUCIFREDI, *Relatore*. Non sembra quindi che il suo argomento, onorevole Angioy, serva molto a dimostrazione di un recondito pensiero del Governo presentatore di questo disegno di legge.

Gli onorevoli Colasanto e Napolitano ci hanno portato qui l'eco di certi problemi, indubbiamente di rilievo, per quel che si riferisce alle industrie I. R. I. del sud e in modo particolare di Napoli. Lungi da me voler disconoscere la grande importanza di quei problemi; mi sia consentito però di dire che, agli effetti del ministero di cui stiamo discutendo, il richiamo a questi problemi è un po' fuor d'opera. Siamo fuori tema.

La onorevole Delli Castelli ha richiamato un particolare problema con un ordine del giorno in materia cinematografica, e sentiremo che cosa il Governo vorrà dire in merito a quest'ordine del giorno.

Sono grato all'onorevole Chiaramello il quale si è occupato – ed è stato il solo a farlo – di un aspetto del problema che mi sta particolarmente a cuore, e precisamente il problema del personale. Sono lieto che le clausole, definite antiburocratiche, che la Commissione interni ha ritenuto di introdurre nel disegno di legge, abbiano trovato la sua approvazione. Qualcuno ha mosso al riguardo delle critiche, e ha detto che con questo sistema si vuole perpetuare un ufficio studi; si è detto anzi: voi non volete un ministero che svolga un'azione amministrativa, volete soltanto un ufficio studi. Non è vero, non vogliamo un ufficio studi. Le norme del disegno di legge dimostrano nel loro spirito che colui che sarà alla testa del dicastero avrà da lavorare, e come avrà da lavorare! Ma, non si vuole, d'altra parte, che un appesantimento burocratico in settori che naturalmente ne rifuggono possa determinare degli intralci gravi nella vita economica, come si verificherebbe certamente se un esercito di burocrati si lanciasse su tutte le imprese a partecipazione statale e intendesse introdurre nella loro gestione i sistemi proprî dell'amministrazione dello Stato. Io ritengo sia stata un'ottima iniziativa quella della Commissione dell'industria, quando con un emendamento aggiuntivo ha ritenuto di dovere inserire nella legge l'obbligatoria istituzione di enti autonomi di gestione proprio in vista di ottenere che l'azione del ministero si eserciti nei confronti di questi enti e non, invece, nei diretti confronti delle singole aziende, nei cui rispetti soltanto gli enti autonomi di gestione devono operare.

Sono grato agli onorevoli De' Cocci e La Malfa per avere, con tanta diligenza di documentazione e con tanta dovizia di particolari, portata qui la storia autentica e non romanzata delle vicende che hanno condotto, a suo tempo, alla creazione dell'I. R. I., e di quelle fasi di studi attraverso le quali si è arrivati in sede parlamentare alla discussione dell'odierno disegno di legge. Quanto essi hanno, a questo riguardo, spiegato con tanta acutezza e perspicuità di argomenti dispensa il relatore dal doversi occupare di questi aspetti del problema. Emerge dalla storia della nostra vita economica, che gli onorevoli De' Cocci e La Malfa hanno tracciato, che anche le aziende private hanno avuto una certa dose di colpa, se di un intervento statale si è sentita ad un certo momento la necessità: esso è nato da un difetto, nato da una situazione fallimentare, in un certo momento, di talune tra esse. È evidente che questa circostanza non può essere dimenticata.

Chi parla è stato, e sarà sempre, fautore dell'iniziativa privata: parlo naturalmente, a questo riguardo, a titolo del tutto personale. Sono sempre stato e sempre sarò fautore dell'iniziativa privata, nella quale vedo lo strumento insostituibile per la realizzazione di una vita economica più progredita nel nostro paese. Vedo e vedrò sempre a malincuore ogni contrazione di questa iniziativa privata, e non auspico certo, per quanto personalmente mi concerne, che limitazioni abbiano ad essere introdotte, che l'intervento statale abbia da espandersi. Ricordo, però, che ci sono dei precetti costituzionali, che le aziende private debbono ricordare e non debbono in alcun modo dimenticare. Vorrei che tutti gli imprenditori privati ricordassero quel vecchio monito, secondo cui *faber suae quisque fortunae*. L'ampiezza maggiore o minore del futuro intervento statale nella vita economica dipenderà proprio dal come si comporterà l'iniziativa privata, perché se essa saprà essere sensibile alle esigenze che il nostro tempo pone o non può lasciare insodisfatte, e se le aziende private sapranno evitare la perniciosissima strada dei monopoli, la cui creazione rappresenta il presupposto migliore per giustificare un intervento statale diretto ad infrangerli, di un allargamento della iniziativa

statale e del sistema delle partecipazioni non ci sarà bisogno. Diversamente sarà, se a quelle esigenze e a quel richiamo le aziende private dovessero manifestare di essere poco sensibili. Io penso, anche sulla traccia di quanto autorevolissimamente è stato da più parti recentemente osservato, che ad imprimere un carattere di maggiore o minore socialità nello svolgimento dei rapporti di lavoro non valga tanto il fatto dell'essere la proprietà dell'azienda nelle mani di uno o di un altro tipo di imprenditore, quanto il modo concreto con cui nell'ambito della azienda i rapporti sono regolati. Non dimenticare questo, penso sarebbe sempre a tutti estremamente utile.

Onorevoli colleghi, concludo. È lungi da me l'illusione che questo Ministero delle partecipazioni statali sia il toccasana dei mali che ogni tanto si riscontrano nell'uno o nell'altro settore della nostra vita economica. Sono tuttavia convinto che questo ministero, affidato nelle mani di un uomo competente e responsabile, conoscitore dei problemi economici e fornito di un sano senso dello Stato, capace di una equilibrata valutazione degli interessi in contrasto e non portato alla sterile demagogia, saprà essere uno strumento di azione utile per attuare la linea di politica economica che i futuri governi intenderanno fissare.

Contrariamente a quanto pochi giorni or sono su un diffuso quotidiano della capitale affermava un esperto autorevolissimo di problemi economici, che fu per altro ministro in un tempo nel quale i principî di cui egli ora si dichiara fautore erano ben scarsamente applicati, contrariamente a quanto, dicevo, ha mostrato di ritenere il De Stefani, con questo disegno di legge non si tende affatto a subordinare il criterio amministrativo e il criterio tecnico alla politica, e nemmeno a provocare (nientemeno !) una rivoluzione istituzionale; tanto meno poi si tende con questo disegno di legge a infirmare, come egli dice, i principî posti dalla Costituzione in materia di iniziativa pubblica a privata.

Con esso si tende solo a far sì che, laddove lo Stato interviene, intervenga bene, al servizio concreto di una reale esigenza di pubblico interesse e nel modo più idoneo a sodisfarlo. Esso potrà anche consentire che, laddove l'intervento pubblico è inutile o addirittura nocivo – come talvolta accade – lo si abbandoni. Potrà essere, comunque, uno strumento di azione operosa. Auguriamoci tutti insieme, onorevoli colleghi, che ne consegua il più sano sviluppo della nostra economia in tutti i suoi elementi vitali, e che così si contribuisca a realizzare, in un ambiente sereno di comprensiva concordia, la collaborazione feconda di quanti lavorano per il miglior avvenire della patria nostra. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente del Consiglio dei ministri.

SEGNI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rivolgerò anch'io, come ha fatto il relatore, e non per pura forma ma sentitamente, un ringraziamento agli oratori, non numerosi certo, che sono intervenuti in questo dibattito; non numerosi ma scelti. E ringrazio anche in modo particolare il relatore che veramente nella discussione del punto centrale di questo disegno di legge mi risparmierà molta fatica, tanto egli ha compiutamente illustrato il carattere del provvedimento.

Nella discussione, però, più che aver di mira il provvedimento in se stesso si è tenuto conto di molte altre cose; ed è naturale in fondo che si discutesse delle aziende per la regolamentazione delle quali viene istituito il nuovo ministero, della loro origine, dei loro fasti e, secondo alcuni, dei loro nefasti.

È perciò opportuno che io mi fermi un po' su questi punti, che sono stati trattati in maniera così diversa dai vari oratori.

La situazione che noi veniamo a regolare è una situazione di riordinamento amministrativo; ma riordinamento amministrativo che ha un suo innegabile valore politico.

Ma più che il ministero in se stesso, qui è importante vedere quali sono le aziende che dobbiamo veder vigilate e guidate da questo nuovo organo; è importante soprattutto sapere quale sarà la futura sorte di queste aziende; cosa se ne vuol fare, poiché ci sono ancora. È curioso che molti si chiedono perché vi siano queste aziende e che attribuiscano quasi a questo periodo del tormentato dopoguerra il sorgere dell'I.R.I. e di altre aziende che verranno domani nella sfera di influenza del Ministero delle partecipazioni.

L' I. R. I. è sorto per forza di cose: non è sorto secondo un piano preconcetto. Gli interventi dello Stato nell'economia si sono manifestati fin da epoche molto lontane ed insospettabili; e, se noi andiamo indietro nel tempo, troviamo la famosa fonderia di Savona salvata dall'intervento dello Stato italiano nel 1872; e se andassimo più indietro forse potremmo trovare alle origini dell'An-

saldo un intervento dello Stato sardo verso il 1850.

Quindi, quando parliamo di liberalismo, statalismo e via dicendo, facciamo un po' dell'accademia, perché ritroviamo sempre delle situazioni obiettive che s'impongono ai governanti qualunque siano le loro idee teoriche.

Nel 1921 voi ricordate che la Banca di sconto fallì. Vi furono notevoli perdite per i piccoli risparmiatori, perché alcuni grossi probabilmente si erano già un po' messi in salvo. Allora si credette di applicare quella politica del lasciar fare: la banca si chiuse e tutto si poteva credere fosse stato liquidato (oggi credo che, se noi praticassimo questa politica rispetto ad una qualunque banca, troveremmo unanimi i deputati di tutti i settori a scongiurarci di non farlo: per cose anche di minore importanza abbiamo visto affermarsi questa solidarietà ed abbandonare i principî ideali). La Banca di sconto si era chiusa, però non era cessato il malessere economico. Il fallimento aveva rovinato della piccola gente, ma non aveva sanato certamente la situazione di quelle imprese industriali che erano state legate alla vita della banca. Ed allora si cominciò subito dal governo liberale dell'epoca ad emanare un decreto per costituire presso il consorzio per le sovvenzioni sui valori industriali, consorzio istituito già nell'anteguerra, una sezione speciale autonoma per il salvataggio di quelle imprese industriali che erano state finanziate dalla Banca di sconto e che ora minacciavano di crollare (regio decreto-legge 4 marzo 1922, n. 233). Nel 1922 questi decreti continuarono, bi finanziò questa sezione con mezzi che non sto a ricordare e si arrivò al 1926, quando – non siamo più in regime liberale, siamo in regime fascista – venne soppressa la sezione speciale per costituire un nuovo istituto di lisuidazione (regio decreto-legge 6 novembre 1926, n. 1832), finanziato dallo Stato, perché le perdite delle aziende industriali non potevano essere coperte altro che dallo Stato. L'istituto aveva un fondo di dotazione molto modesto, di cinque milioni; però ad esso affluivano certe quote di utili delle banche di emissione, certe quote di interessi che le banche di emissione avrebbero dovuto corrispondere sulla circolazione per conto del commercio ed altri fondi che erano della collettività. L'istituto di liquidazione liquidò qualche piccola azienda ma in complesso servì a tener vive, non bene, una serie di aziende malate. Sopravvenne nel 1929 la crisi mondiale (in Italia avvenne qualche anno prima), e nel 1933 la situazione era talmente grave che si venne all'istituzione vera e propria dell'I. R. I. (regio decreto legge 23 gennaio 1933, n. 5). L'Istituto in quella prima formazione aveva due compiti: uno di liquidazione ed uno di finanziamento. Si passa quindi dallo istituto destinato a facilitare lo smobilizzo all'istituto destinato a fare il credito industriale. L'I. R. I. è diviso secondo questo decreto in due sezioni: sezione finanziamenti industriali, sezione smobilizzi industriali. Questa attività durò quattro anni, sinché nel 1937 (regio decreto-legge 24 giugno 1937 n. 905) l'attività di smobilizzo venne praticamente a cessare. Si arrivò alla nuova forma dell'I. R. I. come istituto destinato a sorreggere e mantenere in vita per scopo di utilità pubblica una serie di aziende. Quali aziende? Le aziende non erano state scelte dallo Stato, ma erano le aziende che si trovavano in situazioni difficili attraverso una serie di disastri bancari derivanti dall'ordinamento difettoso del nostro sistema creditizio.

Insieme con il nuovo ordinamento dell'I. R. I. si era nell'anno precedente approvata e messa in applicazione la nuova legge bancaria, provvida legge che tuttora è in vigore. Nel 1937, in correlazione con quella legge, l'I. R. I. venne ad assumere un suo carattere ormai permanente e definitivo con scopi ben precisati. A questo proposito ha ragione l'onorevole Angioy quando afferma che l'I. R. I. nel 1937 aveva degli scopi ben definiti che non sono invece precisati nello statuto del 1948 attualmente in vigore. Ma quegli scopi quali erano? Anzitutto la preparazione alla guerra, quindi l'autarchia e la nostra attività in Africa: erano questi i tre scopi tassativamente dichiarati nel decreto-legge istitutivo dell'I. R. I. (articolo 3 del regio decreto-legge citato).

Per raggiungere questi scopi l'I. R. I. non soltanto si poteva servire di tutte quelle numerosissime aziende che attraverso il rilevamento dei pacchetti azionari, per la quasi totalità, delle tre grandi banche e di altre banche minori erano venute in suo possesso, ma era altresì autorizzato alla istituzione di nuove imprese.

L'I. R. I. cambiava così fondamentalmente carattere attraverso una serie di finanziamenti a lungo termine dati dallo Stato; le ultime annualità scadranno nel 1971.

Quindi, attraverso un grosso sacrificio della collettività, l'I. R. I. perveniva a rimettere in piedi tutta una struttura bancaria e industriale che altrimenti sarebbe crollata.

Il costo di questa operazione di salvataggio è stato calcolato con molta precisione nel suo ultimo intervento dall'onorevole La Malfa, al quale è dovuta anche quella bellissima relazione sull'I. R. I. ripubblicata ora nel primo volume del « Libro bianco » sull'argomento (relazione che era stata preceduta da quella, pregevole, dell'onorevole Togni). Il costo di questo salvataggio addossato allo Stato, alla collettività attraverso una serie di forme che io non starò qui a ricordare, è calcolabile in moneta attuale tra i 450 e i 480 miliardi. Da questi devono dedursi delle realizzazioni attive, per cui l'onorevole La Malfa arriva a calcolare una cifra di spesa della collettività per operare questo salvataggio di 308 miliardi.

Quindi la crisi che si era aperta in regime di economia liberale o quasi liberale – salvo i dazi protettivi e qualche altra protezione naturale doganale o fiscale – questa crisi di riconversione dell'economia di guerra all'economia del dopoguerra era durata numerosi anni, dal 1922 al 1933, ed era costata alla collettività una somma notevole. La cifra di 308 miliardi è forse più bassa che non più elevata; in ogni modo, è una cifra che ha la sua importanza. Essa rappresenta anche, come poi dirò, una delle tante spiegazioni per cui si arriva alla costituzione del Ministero delle partecipazioni.

L'onorevole La Malfa ha fatto anche un altro accenno, molto importante, che noi dobbiamo tener presente. In fondo, anche dopo il 1945, le grandi aziende I. R. I. che in forza di quel decreto-legge del 1937 avevano operato soprattutto per la preparazione della guerra – in quanto che gli altri scopi dell'I. R. I. non si erano potuti realizzare per brevità di termini – si trovarono in una situazione di particolare difficoltà, perché le aziende con un numero maggiore di operai erano quelle che maggiormente risentivano per la riconversione rapidamente operata ed anche perché molte attività tra le più sane dell'I. R. I. avevano sofferto notevoli danni in conseguenza della guerra.

L'ammontare di queste cifre dobbiamo calcolarlo. Non voglio discutere se sia esatta la cifra di 500 miliardi esposta dal ministro del bilancio onorevole Vanoni in un suo discorso del 1954; ma è certo che si tratta di cifre ingentissime, di centinaia di miliardi, perché basta pensare che la flotta appartenente all'I. R. I. andò quasi tutta distrutta.

Questa organizzazione venne quindi ad affrontare una situazione eccezionale, per la condizione in cui trovò le aziende che in regime di pace non avevano più possibilità di lavoro, di quel lavoro che avevano trovato così ampiamente durante la guerra; ed ecco quindi uno dei motivi della riduzione degli operai in certi settori industriali, riduzione lamentata dagli onorevoli Napolitano e Colasanto.

Che cosa ebbe in questi anni a chiedere l'I. R. I. allo Stato, alla economia pubblica ?

Dall'economia privata l'I. R. I. ha attinto molti miliardi avuti in prestito attraverso la emissione di obbligazioni, proprie o delle sue fiduciarie, attraverso emissioni di azioni per aumenti di capitale, ma dalla finanza statale – ricorda giustamente sempre l'onorevole la Malfa – tutti i contributi che lo Stato, in varie volte (l'ultima nel 1951), dette all'I. R. I. assommano a 118 miliardi.

L'I. R. I. aveva un suo patrimonio di due miliardi formato attraverso realizzi, attraverso smobilizzi, nell'anteguerra. Questo patrimonio era andato in gran parte perduto e le nuove erogazioni si limitarono complessivamente alla cifra dei 118 miliardi attuali in confronto ai 300 e forse 350 miliardi che era costata la riconversione operata nel periodo tra le due guerre. L'esistenza dell'I. R. I., quindi, ha permesso di sopportare uno sforzo notevole di ricostruzione dei danni di guerra per i quali l'I. R. I. non ebbe che una modestissima somma, pochi miliardi in confronto alle cifre altissime che io ho indicato, e ha permesso di affrontare la ricostruzione delle aziende, o il ridimensionamento – come si dice con orribile parola – delle aziende stesse.

Il costo della ricostruzione dell'I.R. I. è veramente minimo: i 118 miliardi non furono dati, come i 308, a fondo perduto. Figurano anche nei bilanci e ad essi corrispondono dei beni reali, mentre lo Stato di fronte alle aziende che rappresentavano – come ben ha ricordato l'onorevole De' Cocci – una parte imponente delle attività industriali italiane e una piccola parte delle attività agricole, ha sostenuto uno sforzo modesto: è però stato costretto ad improvvisare quel fondo industrie meccaniche – il F. I. M. – il quale servì a far riavere le industrie private colpite anch'esse dalle conseguenze della guerra. Il F. I. M. venne ad erogare in varie volte 63 miliardi e di questi – come ha ricordato l'onorevole La Malfa – 40 debbono considerarsi perduti. Probabilmente qualcuna di quelle aziende che l'I. R. I. aveva liquidato nel periodo tra le due guerre – restituen-

dole all'industria privata – ritornerà forse un giorno nelle mani dell'I. R. I. attraverso questo salvataggio operato dal F. I. M.

Quindi, se veniamo ad esaminare spassionatamente la situazione nell'altro dopoguerra e la situazione in questo dopoguerra, dobbiamo ammettere che questa attività dell' I. R. I. non va dipinta in quei colori così foschi come molti oratori hanno voluto dipingerla. È certo che sarebbe stato più semplice, ma molto più grave e foriero di conseguenze gravissime, lasciare che gli stabilimenti passivi si chiudessero. Questa è una cosa che i governi che si sono succeduti in Italia non hanno voluto fare e hanno fatto bene a non fare, perché l'I. R. I. si sta, dopo i ricostruiti impianti, avviando lentamente, ma con sicurezza, verso una situazione economica favorevole e positiva.

In un giornale molto diffuso, che è stato ricordato dall'onorevole relatore, un illustre studioso ha colto questo dato positivo dell'I. R. I., ma lo ha colto per trarre poi delle conseguenze negative. Il dato positivo al quale lo scrittore ed io accenneremo è questo: finalmente, dopo tanti anni, il bilancio dell' I. R. I. (non il bilancio delle singole aziende, ma il bilancio delle *holding* dell'I. R. I. che riunisce i risultati di tutte le altre imprese con partecipazioni statali) è un bilancio in attivo, modesto attivo, 83 milioni, ma è simbolico che si sia riusciti in questi anni, attingendo allo Stato una somma che è poi solo di 118 miliardi, e ricostruendo gli impianti distrutti, e affrontando una serie di questioni difficili dal punto di vista sociale e da quello industriale, si sia riusciti – dicevo – a portare questo grande complesso su un piano di economicità. Piano di economicità dal quale spero che non debba uscire più, perché, rientrando ormai in questo nuovo ordinamento del ministero, sarà possibile evitare disfunzioni, come da qualche parte, anche dall'onorevole Cafiero, è stato giustamente rilevato, e come rilevava nella sua relazione il professor Giacchi.

Un indice di questo miglioramento della situazione dell'I. R. I. che sento il dovere di dare, essendosi la discussione molto addentrata su questo punto, riguarda il fatturato delle aziende I. R. I. in questi anni, non I. R. I. come *holding*, ma il complesso delle aziende che rientrano nelle varie *holdings*. Passiamo da 327 miliardi di prodotto fatturato nel 1950 a 707 miliardi nel 1955, vale a dire tutte le imprese riunite nell'I. R. I. hanno più che raddoppiato in cinque anni la loro produzione lorda, e passando in un solo anno, dal 1954 al 1955, da 592 a 707 miliardi, con un aumento di circa il 20 per cento. Risultato, quindi, notevole, dovuto a talune nuove iniziative dell'I. R. I., perché non possiamo dimenticare, per esempio, che se si è scritto che proprio in omaggio all'autarchia si sono in Italia rinnovate le imprese siderurgiche, dobbiamo invece dire che se le imprese siderurgiche si sono rinnovate con una visione logica, con una visione sana della nostra attività industriale nel futuro, è proprio contro ogni principio di autarchia, in quanto questa nuova siderurgia italiana vive e si batte in condizioni di assoluta competitività con tutte le altre industrie dei sei paesi appartenenti alla C. E. C. A. Queste industrie sono state forse veramente una delle chiavi della resurrezione dell'I. R. I. Infatti il fatturato delle aziende siderurgiche da 105 miliardi nel 1950 è passato a 246 miliardi nel 1955, e in un solo anno, dal 1954 al 1955, la produzione di acciaio è passata da 2 milioni di tonnellate a 2 milioni e 725 mila tonnellate. Vale a dire che l'I. R. I. ha raggiunto da solo, con i suoi nuovi impianti, la totale produzione italiana dell'anteguerra.

Espansione della produzione, nuove imprese e lieve aumento del personale impiegato rispetto al 1938. Noi non possiamo fare i calcoli, come sono stati fatti, tra le unità operaie del 1942-43-44 impiegate nelle industrie di guerra e le unità operaie attualmente impiegate nelle industrie meccaniche in regime di pace: questa comparazione è assolutamente da escludere, per la diversa condizione in cui le aziende hanno lavorato. Ma l'I. R. I., che nelle sue varie industrie impiegava 178.400 operai nel 1938, occupava, nel 1955, 190.500 operai, con un aumento di 12.100 unità. Aumento, quindi, sensibile della produzione, anche per singolo operaio, che è condizione essenziale per una produzione moderna, per una produzione economica, per una produzione fatta in quel regime di libero mercato nel quale l'I. R. I. vive e deve continuare a vivere.

Come si è arrivati ad ottenere questi risultati ? Si è arrivati, attingendo allo Stato quella somma della quale vi ho parlato, ma anche attingendo al risparmio privato una serie di somme ingenti: le imprese I. R. I., come *holdings*, hanno ottenuto circa 200 miliardi attraverso emissioni di obbligazioni e di azioni.

È inutile che io faccia un esame di queste singole voci e delle singole imprese. Quel che ho da dire è questo: che l'I. R. I. non poteva, nella situazione del bilancio dello Stato ita-

hano ed anche per ragioni di natura economica e di principio, che attingere al libero mercato. Era giusto che l'I. R. I. attingesse al libero mercato; e a qualche oratore – mi pare l'onorevole Giolitti – che ha lamentato degli eccessivi tassi di interesse che l'I. R. I. è costretto a pagare, io rispondo che è naturale che paghi quel tasso di interesse che corre in un mercato relativamente povero di capitali come il nostro. Non poteva cercare il capitale a basso costo perché, se anche lo avesse attinto allo Stato, lo Stato, a sua volta, avrebbe dovuto fare un'operazione per attingere questo capitale dal mercato. E, in fin dei conti, che lo attingessero le aziende con le garanzie dello Stato o lo attingesse il tesoro dello Stato, il carico degli interessi non sarebbe stato molto differente. Ma il fatto che centinaia di miliardi di azioni e anche di obbligazioni delle aziende I. R. I. siano stati trovati sul mercato è la dimostrazione di una sana e saggia condotta economica delle aziende stesse.

Sì, non tutte le aziende andranno alla perfezione, e l'onorevole Cafiero ha ricordato soprattutto le compagnie di navigazione: ma per queste compagnie noi viviamo in un regime tutto particolare, per cui certe linee sono sempre state addossate, per una gran parte degli oneri, attraverso una forma o un'altra, alla collettività. Per una serie di linee, dicevo, che hanno un interesse rilevante per la collettività e che quindi comportano il sacrificio della collettività stessa. E non sono soltanto le linee tra le isole e il continente, ma anche una serie di altre linee tra l'Italia e l'America o tra l'Italia e l'Australia – ad esempio – che vengono conservate in esercizio nonostante la loro passività, per motivi che non sono solo di prestigio, come qualcuno ha detto, ma che hanno un loro valore economico potenziale che spiega la ragione del loro mantenimento.

Tutto ciò, naturalmente, non significa che non debbano essere tenute in considerazione le osservazioni fatte: posso anzi dire che sono in corso studi in proposito e si vedrà se sarà il caso di modificare la impostazione economica di questi servizi.

Mentre, nel lungo periodo che va dal 1933 al 1956, l'I. R. I. ha provveduto a costituire delle aziende, ha anche smobilitato ove era necessario, specialmente nel periodo più vicino alla seconda guerra. È poi inesatto affermare che tale smobilizzo non è continuato anche dopo la guerra. Nel 1954 esso ha raggiunto la cifra di 6 miliardi e nel 1955 quella di 3 miliardi. La cosa comunque dimostra che non vi è una tendenza a incamerare altre aziende e nemmeno a mantenere tutto quello che le vicende degli anni tempestosi hanno addossato all'I. R. I. Vi è piuttosto la tendenza ad avere una ordinata economia in un organismo così complesso e condotto da poche centinaia di persone, come qui è stato rilevato a titolo di elogio al quale anch'io mi associo.

Ricostruzione dunque imponente che ha portato ai risultati attuali e che tende a fare dell'I. R. I. un grande organismo finanziario.

Le grandi crisi industriali, quella della Banca italiana di sconto prima e quella del 1929 poi, furono precisamente dovute al nostro sistema bancario. Questo, all'inizio del secolo, aveva troppo fidato nello sviluppo industriale, ed infatti le banche di credito ordinario avevano largamente sovvenzionato, nel periodo precedente la prima guerra mondiale, le industrie nascenti che rendevano dei grandi utili e potevano quindi pagare con tranquillità finanziamenti a medio termine. Ma, allorquando la congiuntura industriale ebbe una inversione, come nel 1919-20 e nel 1929, si commise il gravissimo errore di confondere nello stesso cesto uova di diversa natura, cioè di attuare da parte degli stessi istituti sia il credito a breve termine, che le banche possono fare normalmente e legittimamente, sia il credito a medio e a lungo termine.

È avvenuto cioè quello che tutti sanno. Le banche avevano esposto la maggior parte dei loro capitali in imprese industriali le quali, sopraggiunta la crisi, non furono in condizione di restituire quei capitali che per le banche rappresentavano, nella stragrande maggioranza, depositi a vista o a breve termine.

Questo ordinamento fu corretto dalla legge del 1936, ma prima ancora, dall'inizio della attività dell'I. R. I. che fu costituito proprio per operare un risanamento bancario liquidando tutti i crediti che le banche avevano verso le aziende industriali, permettendo ad esse di riprendere la loro liquidità e realizzando un grande fatto di natura economica, una banca a medio termine.

L'I. R. I., cioè, aveva ridato liquidità alle banche ed aveva permesso loro di compiere una attività non più limitata a pochi clienti, ma estesa a centinaia di migliaia di clienti. In altre parole, sia pure in forma non spontanea, si era per la prima volta dato vita ad una forma di credito industriale a medio e a lungo termine.

Credito che, per sua natura, in Italia è fatto ormai esclusivamente, si può dire, o quasi esclusivamente da aziende o create

dallo Stato, come tutte le banche speciali per il credito industriale del Mezzogiorno, o create dall'I. R. I., come la medio-banca.

Quindi, oltre a compiere quest'opera di raddrizzamento industriale in una industria che ha in Italia un volume notevolissimo (volume che si avvicina e forse supera i 3.000 miliardi) l'I. R. I. è servito anche a rimettere un ordine nel sistema bancario italiano, che era stato gravemente compromesso dagli errori compiuti dopo il 1919 e dalla crisi del 1929.

Noi abbiamo in questo dopoguerra sperimentato, si può dire, la bontà dell'ordinamento bancario e la bontà dell'ordinamento dell'I. R. I. Perché, a parte quei gruppi di aziende la cui malattia sembra ricorrente, perché ricade sempre sulle stesse aziende dopo un breve periodo di prosperità dovuta a momenti eccezionali; a parte queste aziende, il sistema bancario in Italia in questo dopoguerra ha ben resistito e non c'è stato nessun momento in cui alcuno degli istituti di credito abbia corso pericolo. Ciò anche in momenti in cui le fluttuazioni monetarie e le incertezze politiche e sociali potevano destare del panico e compromettere l'ordinamento.

La bontà dell'ordinamento derivato dalla legge del 1936 e derivato dall'attività dell'I. R. I. è stata quindi solidamente collaudata in questo dopoguerra. Questo porta però ad osservare che, anche come attrezzatura, l'ordinamento attuale dell'I. R. I. tende ad avere non più carattere transitorio di passaggio da una fase di immobilizzo ad una fase di liquidità, ma tende ad avere un carattere permanente. Vale a dire, non tutte le attività dell'I. R. I. debbono essere considerate come attività permanenti, non tutte le sue partecizioni sono destinate a continuare a vivere, ma vi sono dei motivi per cui il gruppo più notevole delle aziende I. R. I. e quindi la massima parte dell'attività I. R. I. è diventata nel nostro sistema economico una attività permanente.

Quali sono questi motivi? Anzitutto la necessità per determinati problemi, come ad esempio le imprese siderurgiche, di ottenere dei capitali così ingenti che difficilmente in Italia sarebbero ottenuti da qualunque gruppo privato. La siderurgia fatta dall'I. R. I. è costata centinaia di miliardi; e certamente per questa grande impresa finanziaria non si è trovata alcuna impresa privata che potesse azzardare tanto denaro. In secondo luogo, vi sono gruppi e tipi di aziende in cui l'investimento è produttivo del reddito, ma solo a lunga scadenza. In questi casi un privato non può attendere che maturino i tempi per raccogliere i frutti dell'investimento, e in tutte le nazioni moderne sopperisce lo Stato.

L'ordinamento della famosa vallata del Tennessy, fatto dall'America dopo la grande crisi mondiale, è uno di questi esperimenti. Non è una impresa antieconomica e puramente sociale; è una impresa economica e anche sociale, ma è una impresa i cui frutti economici si vedranno a lunga scadenza nel tempo. Non è quindi il privato, che ha bisogno dei frutti del suo capitale anche per le esigenze della vita, che può compiere questi investimenti, ma solo un ente pubblico. In Italia, è lo Stato.

Questi sono i due motivi assorbenti, si può dire, del compito attuale dell'I. R. I.; quei motivi principali che ci fanno prevedere la sua continuazione, continuazione la quale non significa naturalmente passaggio da un regime di iniziativa privata ad un regime di iniziativa statale, la significa semplicemente la coesistenza in uno stesso Stato, e come avviene in tutti gli Stati moderni di aziende esclusivamente private e di aziende dello stesso tipo economico che invece sono finanziate dallo Stato totalmente o parzialmente. Vi sono poi i casi di azienda da conservare nell'I. R. I. perché la collettività ha fatto gravi sacrifici per il loro risanamento, come alcune banche.

Quindi, non nazionalizzazione o socializzazione ha costituito l'I. R. I., né costituisce il ministero, ma semplicemente affermazione più precisa di questo carattere di permanenza, di continuità dell'intervento delle aziende con capitale statale o prevalentemente statale nel settore economico.

Se l'I. R. I. – e se ne è discusso a lungo – ha il carattere ormai di una fondazione di diritto pubblico, ciò non significa che le aziende da esso dipendenti siano degli enti di diritto pubblico: sono enti di diritto privato. Il carattere pubblicistico è solo in questo istituto, il quale le indirizza; ma queste aziende costituiscono degli enti puramente privati, perché anche l'azionariato statale regolato dal codice civile del 1940 non trasforma, a mio parere, la natura della impresa azionaria.

Quindi, l'ente di diritto pubblico non trasferisce il suo carattere pubblicistico nelle singole aziende, ma l'interesse pubblicistico deriva dal fatto che in determinati settori agisce, con forme di diritto privato, anche lo Stato.

In qualche caso può essere che lo Stato agisca in un regime di esclusività, come avviene per qualche altra azienda, che passerà anch'essa sotto il controllo del Ministero delle partecipazioni. Di questi altri gruppi di aziende si è ben poco parlato, eppure essi hanno un'importanza notevolissima. Una di queste aziende è quella dell'« Agip » (Azienda generale italiana petroli) costituita nel 1926; un'altra è l'« Anic » (Azienda nazionale idrogenazione carboni); e l'ultima, che è stata poi istituita da questo Parlamento con legge del 1953, è l'« Eni » (Ente nazionale idrocarburi) per il quale si è addirittura creato un ordinamento tutto particolare: si è creato, in questo caso, un nuovo ente tipo I. R. I., cioè un nuovo ente di diritto pubblico. Ma bisogna sempre distinguere: chè quei fini generali di utilizzazione sociale che presiedono alla condotta dell'I. R. I. o dell'« Eni », che sono conformi alla loro natura di diritto pubblico, non sono i fini delle singole aziende. Queste singole aziende agiscono in determinati settori privatisticamente. Ma il fatto che esse agiscano con capitali dello Stato costituisce già una qualifica di importanza economica e politica, che non snatura però le singole aziende, che è interesse della collettività di mantenere sul piano della assoluta economicità delle loro produzioni.

Quali sono gli scopi di questi numerosi enti che ormai saranno riuniti nel nuovo Ministero? Sono gli scopi che sono stati discussi, molte volte illustrati davanti al Parlamento, che il Parlamento, con l'approvare le varie leggi relative ad essi, ha mostrato di condividere.

La legge istitutiva dell'I. R. I. nel 1937 poneva tre compiti: il compito dell'autarchia, quello della preparazione della guerra, quello dell'attività nell'Africa italiana. Di essi, naturalmente, oggi non può parlarsi perché l'autarchia è fortunatamente scomparsa e la guerra speriamo che sia lontana, molto più lontana che nel 1937. Rimangono però altri compiti a queste aziende, ed essi erano tracciati ben chiari nel pensiero, che perfettamente condivido, del ministro Vanoni, esposto in occasione della discussione del bilancio luglio nel 1954.

Parlando dell'I. R. I., descrivendo anche la via seguita in questi anni nella riorganizzazione dello stesso organismo, l'onorevole Vanoni diceva: « Rispetto ai fini dell'I. R. I. che noi possiamo già intravedere, sono questi: nuovo indirizzo nel campo dell'estensione della industrializzazione nelle aree depresse; in un contributo più intenso da darsi all'esplicarsi della esportazione nel campo meccanico, da cui tanto dipende l'avvenire della bilancia dei pagamenti; e infine nella ricerca di formule efficaci di collaborazione tra direzione e maestranze. Il Governo vede nell'I. R. I. uno dei massimi strumenti di quella politica di progresso economico attraverso la quale il Governo intende promuovere decisamente occupazione e reddito, attenuando nello stesso tempo i divari che oggi esistono tra i diversi ceti e le diverse regioni del nostro paese ».

Ecco perché non è giustificato l'appunto fattoci dall'onorevole Angioy nel suo intervento, per tanti versi così pregevole. L'I. R. I. nel 1937 aveva dei compiti statutari; ma anche l'attuale ordinamento di queste aziende con partecipazione statale impone dei compiti, i quali rientrano proprio in quel programma generale di politica economica diretto a far progredire l'occupazione e la produzione, quel piano che nel 1954 era stato così precisamente enunciato dal ministro Vanoni e che è stato fatto proprio da questo Governo.

Quindi non una politica fatta a tentoni, ma una politica fatta con la coscienza precisa di raggiungere determinati fini di benessere, di prosperità e di giustizia.

Anche le altre organizzazioni tipo « Agip », tipo « Eni » hanno una loro giustificazione nel campo economico, vale a dire che questi strumenti di diritto pubblico servono a una determinata politica produttivistica e a una determinata politica di giustizia sociale.

Per l'« Eni » fu stabilito, con la legge istitutiva del 1953, anche un monopolio. Quella legge fu votata a grandissima maggioranza. « I motivi che hanno indotto il Governo – diceva ancora l'onorevole Vanoni il 24 aprile 1952, cioè circa 4 anni or sono – a questa impostazione di carattere scientifico, all'esclusività dell'azione dell'« Eni » nella valle padana sono questi: esistenza di una rendita; l'impossibilità di assorbire questa rendita in modo sodisfacente attraverso lo strumento fiscale; il timore, per non dire la certezza, di vedere aumentare posizioni di predominio di alcuni gruppi finanziari del nostro paese; la certezza di vedere accentuarsi lo squilibrio tra l'economia padana e il resto del paese qualora lo Stato non avesse controllato queste nuove risorse ».

È anche questo un compito di politica economica, un compito che si concilia con il carattere di enti economici delle stesse istituzioni che debbono eseguire questa politica. Ed è questo un punto importante:

che queste aziende, in cui lo Stato partecipa, non hanno carattere di un pubblico servizio in cui il costo del servizio può essere anche determinato secondo criteri politici, ma sono strumenti di una politica economica del Governo, che vuol raggiungere i fini ai quali io mi sono riferito, attraverso una saggia azione economica, cioè un'azione economica in cui le aziende con capitale statale, e quelle con capitale raccolto dai risparmiatori privati, debbono agire sullo stesso piano, per così dire, di competitività – questa orribile parola che riesce difficile anche a pronunciarsi! – e che impone che le condizioni in cui vivono economicamente questi enti rispetto alle loro varie manifestazioni, rispetto, soprattutto, ai salari dei loro operai, alle tasse che essi pagano, ai rischi che essi corrono, siano perfettamente adeguate, siano identiche, direi, anche alle altre aziende che operano in mano dei privati. Regime, quindi, di perfetta eguaglianza. Perché si deve vedere, e si vede, che dove queste aziende con capitale statale sono bene organizzate, esse possono prosperare in questo regime di uguaglianza o di convivenza, che dir si voglia.

Quindi, dobbiamo assicurare e garantire che questo regime di uguaglianza, il quale in tutti questi anni ha dominato e ha permesso all'I. R. I. di risorgere, si prolunghi anche nel futuro. Tale è la natura di queste aziende, che naturalmente non è modificata dal nuovo Ministero. Ma il nuovo Ministero ha compiti di organizzazione e rappresenta anche una scelta politica e, diciamolo pure, ha compiti di organizzazione innegabili. Parecchi oratori, e la stessa relazione Giacchi, hanno sempre lamentato il fatto che queste aziende dipendessero da vari ministeri e quindi agissero in concorrenza tra di loro. Si è lamentato, per esempio, che fra aziende statali, appartenenti a settori economici diversi, si sia fatta concorrenza ingiustificata, che gli approvvigionamenti dall'estero venissero fatti in condizioni di anarchia da parte di ciascun ente e per conto proprio; si è lamentata, infine, anche una certa disorganizzazione in queste aziende statali. Allora, io non mi sono spiegato come quegli stessi oratori che hanno lamentato tutto questo non siano poi arrivati alla conclusione che si doveva unificare ma abbiano combattuto questa unificazione.

L'onorevole La Malfa, al quale è dovuta la bella relazione del 1951, aveva proprio richiamato l'attenzione su questi inconvenienti. Aveva additato la soluzione. In fondo la soluzione attuale è molto vicina a quella prospettata dall'onorevole La Malfa, è una questione di *nuance* giuridica e non di struttura. L'onorevole La Malfa aveva parlato di un ministro e non di un ministero, di un ministro come si è fatto per la Cassa per il Mezzogiorno. L'obiezione giuridica era questa: che nella nostra Costituzione un ministro senza portafoglio è un istituto un po' arbitrario, diciamo la verità, un po' discutibile, che non intendiamo allargare. L'esempio della Cassa per il Mezzogiorno, a mio parere, non è pertinente. Nella Cassa per il Mezzogiorno vi è un ministro incaricato di presiedere il comitato dei ministri che formula il programma della Cassa per il Mezzogiorno. Questo ministro può essere un qualunque ministro, può essere il ministro dell'industria, dell'agricoltura e via dicendo. È stato solo per particolari circostanze e per l'importanza del compito della Cassa per il Mezzogiorno che si è scelto un ministro senza portafoglio.

Tuttavia, non sempre questa scelta è giustificabile, perché l'istituto è ancora da regolamentare. Si è invece preferito creare un ministero agile, un ministero che è soprattutto di direttive, la cui esecuzione dev'essere controllata. Si tratta di una unificazione delle direttive che lo Stato, a mezzo del Governo, impartisce a questi enti per la loro attività. Questa unificazione individuale non è solo un aspetto di questa istituzione, ma vi è anche l'altro aspetto, quello della unificazione collegiale, perché accanto al ministro vi è un unico collegio che agisce col comitato, mentre prima vi erano organizzazioni diverse. Per l'I. R. I., ad esempio, disponeva il Consiglio dei ministri, per l'« Eni » un comitato di tre ministri. Questa unificazione mi pare che sia giovevole, proprio per evitare quegli inconvenienti tante volte lamentati dall'onorevole Cafiero e, mi pare, anche dall'onorevole De' Cocci, ma arrivando a conclusioni diverse e cioè dichiarandosi l'uno favorevole alla istituzione del nuovo Ministero e l'altro contrario. Rappresenta, naturalmente, questa organizzazione una scelta politica. La scelta è questa. Non è che si voglia cambiare nella sostanza. La semplice unificazione significa che la vigilanza e le direttive saranno più uniformi, meglio seguite, e il Governo potrà agire con maggiore scioltezza attraverso questi organi economici con partecipazione statale, senza naturalmente farsi guidare da concetti politici, ma da quei concetti di politica economica che sono riassunti proprio in questa formula dell'onorevole Vanoni: se noi vo-

gliamo fare il bene collettivo e vogliamo andare incontro alle troppo numerose schiere di disoccupati, dobbiamo agire creando posti di lavoro per i non occupati e non creando miglioramenti eccessivi a coloro che sono già occupati. Questo era il concetto che presiedeva all'« Eni », che è nelle sue parole rispetto all'I. R. I. e in tutto il suo piano decennale. Estensione dell'attività di questi enti, ma sempre in un campo rigorosamente economico. È questo un punto sul quale noi dovremo probabilmente ritornare nel corso della discussione e sul quale io preferisco già da ora riaffermare che noi dobbiamo mettere le aziende di Stato nella stessa posizione di partenza delle aziende private, in modo che tra esse si svolga quella sana concorrenza che può anche giovare a farla rinascere, dove certi organismi economici l'avessero fatta scomparire.

Il Ministero, quindi, non rappresenta altro che una volontà di meglio realizzare, di continuare nella politica che in questi anni ha portato ad una maggiore espansione dell'I. R. I. e all'accrescimento dei gruppi di aziende regolate dallo Stato per la partecipazione totale o parziale che lo Stato ha

Qui si sono fatti replicati accenni dagli onorevoli De' Cocci, Lizzadri e La Malfa alla questione dello sganciamento dell'I. R. I. Su questo ritorneremo, perché vi sono degli emendamenti e degli ordini del giorno. Ma sulla questione desidero riaffermare che il Governo non intende affatto mancare agli impegni già presi, ma che essa ha assunto un carattere che non doveva avere. Se lo sganciamento vuol significare diversità di trattamento tra gli operai delle aziende statali e quelli delle aziende private, esso non può essere consentito. Io ho raccolto però le affermazioni in senso contrario dell'onorevole Lizzadri; ed è solo a queste condizioni di parità di trattamento che noi possiamo ammettere che gli emendamenti proposti vengano presi in considerazione.

Concludendo questa illustrazione che mi è stata notevolmente facilitata dall'ampia e chiara relazione dell'onorevole Lucifredi, io sento il dovere di rendere testimonianza del modo nel quale hanno operato le aziende statali. Errori ne commettiamo tutti e ne commettono gli industriali, gli imprenditori privati come lo Stato imprenditore. Questi errori non sono stati però in questi anni più gravi nel settore della iniziativa statale. Quello che è costato il raddrizzamento dell'I. R. I. è inferiore – è giustissima l'osservazione dell'onorevole La Malfa – al costo del risanamento della crisi delle aziende private verificatasi tra il 1919 e il 1922. Quindi vi è questa giustificazione, la quale naturalmente non significa affatto che dal campo economico si voglia escludere l'iniziativa privata. È certo sembrata una grossa cifra quando ho affermato che gli impianti I. R. I. sono valutati mille miliardi. Forse la cifra, quando si saranno fatti tutti gli ammortamenti, quando si saranno pagate tutte le obbligazioni, potrà essere ancora superiore. È una cifra notevolissima, ma anche una cifra modesta in confronto al valore di tutte le aziende produttive italiane.

Quindi questa attività dello Stato non significa esclusione o diminuzione dell'attività privata; ma significa coordinamento, significa controllo, significa volontà di sopperire a quelle deficienze che vi sono in vari campi da parte di questa stessa attività privata. Nessuno ormai pensa a criticare la bonifica solo perché lo Stato dà un notevole contributo a fondo perduto (qualche volta il 94 per cento) alle opere pubbliche di bonifica, e dà dei contributi del 33,38 e anche del 50 per cento alle opere private. Che significa questo ? Significa che vi è un margine di convenienza che impedirebbe al privato di compiere quelle opere, e lo Stato sottentra. Vi sono in molte di queste aziende I. R. I., in molte di queste imprese create in questi anni, come l'« Eni », proprio queste situazioni particolari, alle quali ho già accennato, della necessità per effettuare l'opera di capitali ingentissimi, della necessità di attendere lungo tempo i frutti di questi capitali. Si tratta di investimenti tutti del pari economici, ma in particolari condizioni di redditività. Questo giustifica l'opera dello Stato accanto all'opera dell'imprenditore privato, questo giustifica il mantenimento di questa attività dello Stato.

Con la istituzione del ministero, dando nella sua veste esterna una migliore sistemazione all'ordinamento statale, pur facendo uno strumento e non creando un fine, i fini che erano stati addossati allo Stato temporaneamente si riconoscono ormai come fini permanenti dell'attività statale, sono fini che non escludono l'attività privata e prevedono la concorrenza con essa, che viene stimolata e, quando manca, sostituita. Quindi nessun mutamento, naturalmente, con l'istituzione del ministero, della nostra politica economica, ma anzi conferma. Se il ministero non fosse stato istituito dopo tutte le varie affermazioni, si poteva dubitare che la politica economica che aveva portato alla creazione di questi enti – I. R. I., E. N. I. ed

altri – fosse da ripudiare. La scelta politica nostra è invece di continuare in questa politica, perché sappiamo che essa corrisponde alle migliori prospettive d'Italia e perché sappiamo che attraverso di essa lo Stato potrà più rapidamente raggiungere il suo scopo di dare un pane a coloro che oggi non lavorano. (*Vivi applausi al centro*).

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

GUERRIERI, *Segretario*, legge:

« La Camera

invita il Governo

a dare assicurazione che la società « Italcable », trattandosi di società privata, senza alcuna delle caratteristiche volute dalla legge in esame, non potrà essere sottoposta al controllo ed alla direzione dell'istituendo Ministero, contrariamente a quanto comunicato avanti l'altro ramo del Parlamento ».

TOSI.

« La Camera,

considerate le precarie condizioni in cui versano numerose aziende dei gruppi I.R.I.-F.I.M.-Cogne, e ribadita l'urgenza di riorganizzarle e potenziarle allo scopo di farne efficaci strumenti di una politica diretta a risolvere i problemi dello sviluppo economico e sociale del paese,

invita il Governo

a presentare al Parlamento entro 6 mesi un progetto di riordinamento delle aziende I.R.I.-F.I.M.-Cogne, secondo le dichiarazioni rese anche dal Presidente del Consiglio all'atto della presentazione del Governo alle Camere;

invita, altresì, il Governo

a voler provvedere affinché nel frattempo non si proceda nelle aziende suddette ad alcuna operazione di smobilitazione o di riduzione di attività di fusione di stabilimenti e di licenziamenti di dipendenti ».

PESSI, FOA, GIOLITTI, NAPOLITANO GIORGIO.

« La Camera,

nel riaffermare la funzione di particolare importanza che all'I.R.I. spetta per lo sviluppo dell'industria di base nel Mezzogiorno e, più in generale, per l'attuazione di una politica antimonopolistica, di ampia e sana industrializzazione del Mezzogiorno,

invita il Governo

a voler senza ulteriore indugio attribuire all'Ufficio I.R.I. Sud, ai sensi anche della legge 30 agosto 1951, effettivi poteri di indirizzo, coordinamento e sviluppo delle attività dell'I.R.I. nel Mezzogiorno ».

NAPOLITANO GIORGIO, MAGLIETTA.

« La Camera,

considerato che lo Stato è proprietario di varie partecipazioni riguardanti l'attività cinematografica, partecipazioni che oggi fanno capo al demanio (Cinecittà, Cines, Enic),

esprime il voto

che tali partecipazioni, al fine di assicurare alla cinematografia nazionale in concorrenza con le aziende private e ad integrazione di esse, il più alto livello qualitativo, in particolare riguardo al cinema per ragazzi ed a quello culturale, vengano riordinate e valorizzate mediante la costituzione di una apposita società finanziaria, da inquadrare nell'I.R.I. ».

DELLI CASTELLI FILOMENA, DE' COCCI.

« La Camera dei deputati, ritenuta la necessità che l'azione delle aziende a partecipazione statale si svolga, sotto ogni aspetto, in condizioni competitive con le altre aziende,

impegna il Governo

a far sì che, con la sua azione di vigilanza sulle aziende medesime, la contrattazione collettiva per i rapporti di lavoro si svolga in modo da assicurare ai lavoratori delle aziende a partecipazione parità di trattamento economico rispetto a quello delle altre aziende ».

DE' COCCI.

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

SEGNI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Circa l'ordine del giorno Tosi debbo far presente che lo Stato ha nella Italcable una partecipazione derivante in piccola parte da una eredità (non si tratta di una eredità lasciata allo Stato, ma di una eredità venuta allo Stato da una gentile signora morta senza eredi) e ha circa 12 mila azioni possedute dalla Cassa depositi e prestiti, che non sono state convertite in nominative dai proprietari. Vi è dunque una partecipazione a questa impresa come a tante altre. Non vedo però il motivo perchè questa partecipazione di minoranza debba essere trattata diversamente da quelle similiari.

Quanto all'ordine del giorno Pessi, ritengo che la istituzione del Ministero ormai prossima, in quanto penso che la Camera vorrà approvare il disegno di legge nel corso di

questa settimana, faccia sì che l'ordine del giorno stesso non sia più giustificato. I. R. I. e F. I. M.-Cogne passeranno alle dipendenze del nuovo ministero, il quale adotterà tutti i provvedimenti che riterrà. Ritengo troppo breve il termine suggerito (6 mesi) per la presentazione di un progetto di riordinamento totale di tutte le aziende I. R. I.-F. I. M.-Cogne. Posso accettare l'ordine del giorno come raccomandazione, nel senso che l'istituzione del ministero significa anche un riordinamento delle organizzazioni vigilate dal ministero stesso. Relativamente all'ultimo punto dell'ordine del giorno, ho già dichiarato che queste aziende devono sodisfare a degli scopi economici, perché solo così possono veramente sodisfare anche ai compiti dell'occupazione. Non è tenendo delle aziende passive che noi possiamo sodisfare le esigenze dell'occupazione.

Quanto all'ordine del giorno Napolitano Giorgio, esso mi pare inaccettabile. Si tratta di un problema di ordinamento interno dell'I. R. I., ma non si può spezzare l'I. R. I. in due. L'I.R.I. sud è un ufficio dell'I. R. I. che avrà una sua riorganizzazione nello statuto complessivo dell'I. R. I., in quanto questo è certamente da modificare.

Quanto all'ordine del giorno Delli Castelli Filomena, esso prospetta una questione che sarà vista nell'inquadramento del nuovo ministero. In questo momento non posso che impegnarmi ad esaminare la questione, o meglio, a prospettarla innanzi al Consiglio.

Quanto all'ordine del giorno De' Cocci, dichiaro di accettarlo, perché esso risponde ai concetti che ho già esposto.

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

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

Onorevole Pessi ?

PESSI. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Giorgio Napolitano ?

NAPOLITANO GIORGIO. Non insisto. L'onorevole Segni, sulle premesse dell'ordine del giorno, che pure avevano un significato, non si è espresso affatto, e sul dispositivo si è espresso in termini poco comprensibili.

La premessa pone la questione delle funzioni e della politica dell'I. R. I. nel Mezzogiorno. Su questo punto in generale, l'onorevole Segni ha sorvolato nel corso della sua replica. Egli ha soltanto di sfuggita ricordato una affermazione dell'onorevole Vanoni, secondo cui l'I. R. I. deve contribuire alla estensione della industrializzazione nelle zone depresse.

Noi ci attendevamo delle dichiarazioni più precise e più impegnative, e soprattutto delle dichiarazioni più chiare in relazione alla esigenza che abbiamo posto, che l'I. R. I. assolva ad una funzione antimonopolistica nel Mezzogiorno e in linea generale.

Ora, direi che tutto il contenuto politico della discussione era questo: vedere quale doveva essere il rapporto tra la politica dell'I. R. I., la politica delle aziende a partecipazione statale e la politica che conducono i grandi monopoli del nostro paese.

Questo era il contenuto essenziale della discussione che si era svolta sul disegno di legge per la creazione del ministero e che è stato completamente trascurato dall'onorevole Segni, il quale non so se sia dell'avviso che i monopoli non esistono o che non svolgono alcuna politica o che comunque l'I. R. I. non debba assolvere ad una precisa funzione in questo senso.

Noi avevamo cercato di illustrare la nostra posizione nel senso che l'I. R. I. deve cercare di evitare che i monopoli frappongano ostacoli allo sviluppo industriale, sano e autonomo del Mezzogiorno. Questa questione, evidentemente, è molto scottante e ci rendiamo conto che può essere soprattutto in questo momento imbarazzante per il Governo prendere posizioni.

SEGNI, *Presidente del Consiglio dei ministri.* Ella non ha udito bene.

NAPOLITANO GIORGIO. Credo di aver seguito con la dovuta attenzione le sue parole, onorevole Segni.

SEGNI, *Presidente del Consiglio dei ministri.* Forse mi sono espresso male, comunque l'ho detto.

NAPOLITANO GIORGIO. Siamo in una situazione in cui apertamente, da parte dei gruppi monopolistici, si nega qualsiasi diritto allo Stato di intervenire con iniziative industriali dirette nel Mezzogiorno. Questo è stato detto in tutte lettere chiaramente al convegno del « Cepes », e in numerose altre occasioni. Di fronte a questa precisa posizione che assumono i gruppi monopolistici, non abbiamo avuto una precisa posizione altrettanto ferma e responsabile del Governo.

Abbiamo posto la questione dell'intervento dell'I. R. I. e delle aziende a partecipazione statale nelle fonti di energia. abbiamo posto la questione dell'utilizzazione dell'importante leva che è costituita dalla partecipazione statale nella S. M. E. per ottenere

che non continui il monopolio elettrico a opporre ostacoli estremamente gravi allo sviluppo industriale del Mezzogiorno: su queste questioni che rappresentano in certo senso l'aspetto politico fondamentale più impegnativo di questo dibattito, noi dobbiamo rilevare che il Governo ha completamente evitato di prendere posizione.

In quanto al dispositivo, mi sembra che l'onorevole Segni si sia espresso in termini poco comprensivi. Perché egli ha detto: non si può spezzare in due l'I. R. I. Questo nessuno lo chiede. Qui si chiede semplicemente che un ufficio I. R. I.-sud, che esiste già e in virtù della legge del 1951, non resti però sulla carta, come è chiaramente affermato da tutte le parti. Sono arrivato addirittura a citare un passo della relazione tenuta al convegno della democrazia cristiana di Napoli sul problema dell'I. R. I. in cui si dice in termini netti e addirittura violenti che l'I. R. I.-sud non assolve ad alcuna funzione di coordinamento e di sviluppo, a nessuna delle funzioni, cioè, che le sono attribuite per legge.

Qui non si fa questione di volere che per forza la Camera si pronunzi su una questione che dovrebbe essere quasi ovvia, però è evidente che l'onorevole Segni non ha dato in alcun modo una risposta sodisfacente.

SEGNI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SEGNI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. È certo per colpa mia, non per colpa dell'onorevole Napolitano se egli non ha udito ciò che io ho detto. Io, però, mi sono espresso per la politica meridionalistica (ho parlato di zone depresse perché non vi sono solo nell'Italia meridionale delle zone depresse) e ho parlato anche di evitare l'accentuarsi di posizioni di predominio di alcuni gruppi finanziari. Mi pare che le due questioni sono state toccate ed è certo, ripeto, per colpa del mio linguaggio sintetico che a volte non mi faccio capire. Perciò, per quanto riguarda la motivazione, mi sembra di aver detto quello che era necessario dire.

In quanto alla parte dispositiva, facevo osservare che si tratta di un ufficio interno, che non può quindi avere propri poteri di indirizzo, in quanto l'indirizzo è quello che gli dà il Governo e la direzione.

Mentre siamo d'accordo sulla impostazione che deve avere non solo l'I. R. I., ma tutte le aziende che passeranno sotto la vigilanza del nuovo Ministero, su questo punto ho precisato che l'ufficio I.R.I.-sud non può avere direttive sue, perché le direttive sono quelle che gli danno il Governo e il consiglio di amministrazione.

Ecco quale era la mia spiegazione. Sul merito, siamo abbastanza d'accordo.

PRESIDENTE. Onorevole Delli Castelli?

DELLI CASTELLI FILOMENA. Le parole del Presidente del Consiglio mi danno sicuro affidamento, poiché effettivamente noi dobbiamo dire che forse l'unico settore in cui si è avuto un bilancio attivo, è proprio quello della cinematografia con partecipazione statale.

Quindi, mi rimetto completamente alle parole del Presidente del Consiglio, nel senso di considerare nella organizzazione del nuovo ministero la sistemazione delle società cinematografiche con partecipazione statale. Rinuncio pertanto alla votazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole De' Cocci?

DE' COCCI. Data l'importanza che attribuisco al principio, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Il primo ordine del giorno da votare è quello dell'onorevole Pessi.

MAGLIETTA. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAGLIETTA. Se ho ben compreso, l'onorevole Presidente del Consiglio, per quanto riguarda l'ordine del giorno Pessi accetterebbe come raccomandazione semplicemente l'inciso: « ribadita l'urgenza di riorganizzarle e potenziarle allo scopo di farne efficaci strumenti di una politica diretta a risolvere i problemi dello sviluppo economico e sociale del paese ».

Ora io, nel preannunziare il nostro voto favorevole a questo ordine del giorno, voglio brevemente esprimere le ragioni per le quali noi sollecitiamo il voto favorevole anche da parte degli altri colleghi.

Si tratta di questo. L'ordine del giorno, dopo una premessa nella quale si afferma la necessità della riorganizzazione delle aziende I. R. I.-F.I. M.-Cogne inviterebbe il Governo a dovere, entro sei mesi, provvedere ad informare il Parlamento sul piano di riorganizzazione di queste aziende e sulla impostazione della politica che queste aziende dovrebbero svolgere sul terreno economico.

Esiste un secondo invito, che è strettamente connesso con il primo e che riguarda l'attuale situazione di queste aziende. Cioè questo ordine del giorno, invitando il Governo a informare il Parlamento (quindi aprire una discussione in sede parlamentare) sulla

riorganizzazione delle aziende I. R. I.-F. I. M.-Cogne, invita nello stesso tempo a far soprassedere l' I. R. I. da ogni modificazione delle attuali configurazioni delle aziende stesse ed entro gli stessi sei mesi a soprassedere dai licenziamenti.

Ho qui il dovere di richiamare le stesse parole dell'onorevole Presidente del Consiglio alla responsabilità della Camera, nel momento in cui ci si sta accingendo a votare questo ordine del giorno. Se ho ben compreso, l'onorevole Presidente del Consiglio, richiamandosi a dichiarazioni fatte dall'onorevole Vanoni nel 1954, ci avrebbe detto che compiti delle aziende I. R. I. sarebbero quelli di promuovere l'industrializzazione del paese, di dare uno sviluppo particolare all'industria meccanica, di creare nuovi rapporti fra maestranze e direzione, di determinare, con interventi appropriati, un riequilibrio industriale delle diverse regioni del nostro paese.

È a conoscenza di tutti (e potrei dire che non bisogna essere deputato per sapere certe cose), è a conoscenza di ogni organizzazione sindacale, di ogni sindaco, di ogni consigliere comunale, di ogni persona che vive nelle zone delle quali opera l'I. R. I., che nessuno (dico nessuno) di questi obiettivi, di questi compiti, non dal 1954 a oggi, ma potrei dire nemmeno in questi ultimi giorni è seriamente affrontato dalla direzione dell'I. R. I. e dalla direzione dei singoli settori, quali Finmeccanica, Finsider, ecc. Io che sono di una delle zone nelle quali operano in modo particolare le aziende I. R. I., sono in grado di dire – e l'onorevole Segni è largamente informato della questione – che proprio in questi giorni nelle aziende I. R. I. napoletane, nelle aziende meccaniche napoletane ci troviamo ad attraversare un periodo particolarmente critico. Non è una situazione contingente, ma la risultante di tutto un orientamento di politica economica e di tutto un modo particolare di organizzazione e di direzione aziendale.

Si parla di industrializzazione. Ebbene, la Campania è compresa nelle zone di industrializzazione. Pertanto, abbiamo, proprio nel settore I. R. I., un processo di disindustrializzazione.

Ecco qualche caso.

L'industria meccanica napoletana in questi giorni, proprio nel momento in cui stiamo parlando, sta trattando col ministero perché si vogliono licenziare 120 operai di cui quasi l'80 per cento è costituito da operai qualificati e specializzati.

Nel momento in cui stiamo parlando, il personale dell'« Avis » di Castellammare, altra azienda I. R. I., è passato alla cassa di integrazione.

Nel momento in cui stiamo parlando, agli stabilimenti meccanici di Pozzuoli esiste una situazione difficile per l'assenza di ogni programma produttivo e con conseguenze gravi e pericolose per tutti.

Sentiamo dire che uno dei compiti dell'I. R. I. è quello dell'industrializzazione, ma poi sentiamo rifiutare l'impegno di informare il Parlamento, entro sei mesi – che possono diventare 7-8 se non fossero sufficienti i 6 – sul piano di riorganizzazione di queste aziende.

Onorevole De Caro, ella che cortesemente mi ascolta, ella che è meridionale, può dire che cosa si è fatto nelle province di Napoli, di Avellino, di Salerno e di Caserta ? Ella può confermare che nel settore meccanico dell'I. R. I. abbiamo un processo di disintegrazione, di smobilitazione, vorrei dire di corrompimento della struttura aziendale di questo settore. Allora, le parole a che cosa servono ? Servono per cercare di imbonire un po' la gente, per cercare di sfuggire ad un impegno preciso, quale è quello che noi chiediamo: che, cioè, il Parlamento, entro un certo lasso di tempo – sei od otto mesi, poco importa – sia in grado di discutere non soltanto della esistenza di un Ministero per le partecipazioni statali ma della esistenza di un piano di strutturazione, di organizzazione e di orientamento economico di un gruppo di aziende che sono vitali per il nostro paese.

E passiamo al secondo aspetto. L'onorevole Vanoni avrebbe parlato di potenziamento dell'industria meccanica. Ma, onorevoli colleghi, è proprio in questo settore che noi assistiamo ad un disfacimento completo. Ogni forma di fusione, di riorganizzazione o di ridimensionamento non porta ad altra conclusione che alla disintegrazione di questa industria meccanica a favore dell'industria privata. Vi porto un esempio. Si fa la fusione tra lo stabilimento « Imam », ex Breda, e l'« Aerfer » di Pomigliano d'Arco, e nello stesso tempo si fa correre la voce che sull'area dello stabilimento « Imam » di Napoli dovrebbe impiantarsi uno stabilimento privato, in concorrenza di produzione con i due stabilimenti che si vogliono fondere. Tutto questo si dice e tutto questo si fa, proprio nel momento in cui si riafferma, e per bocca del Presidente del Consiglio, la riorganizzazione e il potenziamento nel settore delle industrie meccaniche dell'I. R. I.

Si parla dei rapporti tra maestranze e direzioni: mi sia consentito di rilevare, con tutto il rispetto dovuto, che qui si entra nel ridicolo. Se v'è un settore nel quale i rapporti di tensione fra maestranza e direzione sono arrivati all'esasperazione; se v'è un settore nel quale impera la scorrettezza più assoluta da parte delle direzioni, nel quale si verifica la più grave carenza di senso di responsabilità da parte delle direzioni, questo settore è, attualmente, il settore dell'I. R. I. In questo settore si rifiuta perfino la discussione delle cose più elementari e più naturali di ogni azienda che si rispetti: e mi riferisco ai rapporti tra le commissioni interne e le direzioni.

Per quanto riguarda lo sviluppo regionale, dovrei fare un discorso troppo lungo, perché il mezzogiorno d'Italia fa parte proprio di quelle regioni che dovrebbero essere riequilibrate dall'I. R. I. L'unica cosa che rimane nella nostra memoria è il « Cepes », quel famoso convegno dei miliardari che sono andati a Palermo a riaffermare che l'I. R. I. è una «scocciatura» che deve essere eliminata, perché dà troppo fastidio.

Queste sono le cose che noi sappiamo. E, in questa situazione, l'affermazione del Presidente del Consiglio, secondo cui certe cose si prendono in considerazione così vagamente, sulla base delle dichiarazioni del compianto onorevole Vanoni, e il rifiuto di voler assumere l'impegno di portare in discussione al Parlamento italiano la riorganizzazione dell'I. R. I. entro un determinato periodo di tempo, son cose che il Parlamento non può accettare: non solo per la sua dignità, ma nell'interesse generale del paese e della nostra economia.

Avviandomi alla conclusione, voglio richiamare un altro punto: cosa stanno facendo quei signori dell'I. R. I., anche se adesso hanno un nuovo presidente? Quei signori stanno creando una situazione nella quale si vuol precostituire la base di una futura impostazione, che noi invece vogliamo discutere.

Cosa sono il ridimensionamento, la trasformazione, la socialità, i licenziamenti e l'allontanamento di maestranze qualificate? Sono la realizzazione di un piano che nulla ha a che fare con il Ministero delle partecipazioni statali, che non esiste ancora: un piano che non è del Parlamento, perché il Parlamento non ha potuto ancora discuterlo; che non è del Governo, perché il Governo resta nel vago e non precisa assolutamente niente. Si tratta invece, semplicemente, di un piano che si realizza sulla base di una partecipazione dell'I. R. I. alle dipendenze della Confindustria, dell'obbedienza delle aziende I. R. I. alla linea che la Confindustria ha tracciato.

Può accettare il Parlamento una cosa del genere, nel momento in cui fissa le linee per l'istituzione del Ministero delle partecipazioni statali? È nostro dovere richiamare l'attenzione del Parlamento sul fatto che le belle parole sulla socialità, sullo sviluppo e sul miglioramento dei rapporti sul terreno umano non servono a niente, quando, nella sostanza, l'I. R. I. è contro i lavoratori che vengono licenziati, contro i lavoratori ai quali si rifiuta ciò che la legge ha stabilito a loro favore, come l'indennità di mensa, e quando l'I. R. I. è contro l'assorbimento di nuova manodopera, dal momento che si pronunzia per il ridimensionamento e non per il potenziamento.

In queste condizioni, e ribadendo che l'ordine del giorno si riferisce sostanzialmente a un periodo limitato di tempo, noi riaffermiamo che non è possibile sottrarsi agli impegni che l'ordine del giorno stesso stabilisce, con la scusa che si tratta di compiti del costituendo ministero. Noi affermiamo, anzi, che è necessario fissare un lasso di tempo proprio al nuovo ministero, trattandosi di problemi vitali per la economia del paese per i quali il Governo si è mantenuto fino ad ora troppo nel vago.

Chiedendo la votazione di questo ordine del giorno, noi invitiamo tutte le parti della Camera ad assumersi la loro responsabilità di fronte ad una esigenza grave ed evidente. Da parte nostra, votando l'ordine del giorno, non solo compiamo un atto politico, ma altresì un atto di giustizia democratica, per cui vogliamo augurarci che anche gli altri colleghi non si sottraggano a questo loro dovere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno degli onorevoli Pessi, Foa, Giolitti e Giorgio Napolitano:

« La Camera,

considerate le precarie condizioni in cui versano numerose aziende dei gruppi I.R.I.-F.I.M.-Cogne, e ribadita l'urgenza di riorganizzarle e potenziarle allo scopo di farne efficaci strumenti di una politica diretta a risolvere i problemi dello sviluppo economico e sociale del paese,

invita il Governo

a presentare al Parlamento entro 6 mesi un progetto di riordinamento delle aziende I.R.I.-F.I.M.-Cogne, secondo le dichiarzioni rese anche dal Presidente del Consiglio all'atto della presentazione del Governo alle Camere»

invita, altresì, il Governo

a voler provvedere affinché nel frattempo, non si proceda nelle aziende suddette ad alcuna operazione di smobilitazione o di riduzione di attività, di fusione di stabilimenti e di licenziamenti di dipendenti ».

(*Non è approvato*).

Passiamo all'ordine del giorno De' Cocci.

GIOLITTI. Chiediamo la votazione per divisione di questo ordine del giorno, nel senso che il nostro gruppo è favorevole al dispositivo. ma non alla motivazione.

FOA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FOA. Siamo senz'altro d'accordo su qualsiasi formulazione che porti la conseguenza che i lavoratori delle aziende I. R. I. non abbiano privilegi, né sacrifici, nei confronti delle aziende private.

Però l'ordine del giorno proposto dall'onorevole De' Cocci è molto oscuro nella sua forma e nel suo contenuto. Non riesco a rendermi conto in qual modo gli organi ispettivi del Ministero del lavoro possano realizzare il risultato dell'eguaglianza di trattamento, sol che si pensi che nel settore privato esistono grandissime varietà di trattamento economico per i lavoratori. Mi chiedo, pertanto, quali punti di riferimento esistono a questo riguardo per i lavoratori delle aziende I. R. I., e in quale modo gli uffici del Ministero del lavoro potranno intervenire a questo scopo.

Credo che, se la Camera è d'accordo nella formulazione di principio, nel senso che non debbono esistere privilegi, né sacrifici dei lavoratori delle aziende di Stato in quanto tali, noi possiamo fermarci a questo punto, senza votare formulazioni le quali giungerebbero a risultati incongruenti rispetto agli strumenti che abbiamo a disposizione.

DE' COCCI. Non insisto per la votazione. signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno. Rinvio il seguito della discussione a domani.

Risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE Comunico il risultato della votazione per l'elezione di sette rappresentanti nella assemblea della Comunità europea del carbone e dell'acciaio:

Presenti e votanti 465
Maggioranza 233

Hanno ottenuto voti i deputati: Piccioni 237. Carcaterra 225; Simonini 221; Togni 215; Pastore 213; La Malfa 206; Malagodi 204; Lombardi Riccardo 184; Foa 183; Giolitti 182; Novella 174.

Voti dispersi 18, Schede bianche 36, schede nulle 2.

Proclamo eletto rappresentante nell'Assemblea della Comunità europea del carbone e dell'acciaio il deputato Piccioni. (*Commenti a sinistra e a destra*).

La elezione degli altri sei rappresentanti avrà luogo in altra seduta.

Hanno preso parte alla votazione:

Agrimi — Aimi — Albarello — Albizzati — Alessandrini — Alicata — Almirante — Amato — Amendola Giorgio — Amendola Pietro — Amiconi — Andreotti — Anfuso — Angelini Armando — Angelini Ludovico — Angelino Paolo — Angelucci Mario — Angelucci Nicola — Angioy — Antoniozzi — Arcaini — Ariosto — Assennato.

Baccelli — Badaloni Maria — Baglioni — Baldassari — Baltaro — Barbieri Orazio — Bardanzellu — Bardini — Baresi — Barontini — Bartesaghi — Bartole — Bei Ciufoli Adele — Belotti — Beltrame — Bensi — Berardi Antonio — Berlinguer — Berloffa — Bernardinetti — Bernieri — Berry — Bersani — Berti — Bertinelli — Berzanti — Bettiol Francesco Giorgio — Bettoli Mario — Biaggi — Biagioni — Bianchi Chieco Maria — Biasutti — Bigi — Bigiandi — Bima — Bogoni — Boidi — Boldrini — Bolla — Bonino — Bonomelli — Bonomi — Borsellino — Bottonelli — Bovetti — Bozzi — Breganze — Brodolini — Brusasca — Bubbio — Bucciarelli Ducci — Bufardeci — Buffone — Burato — Buzzelli — Buzzi.

Cacciatore — Caccuri — Cafiero — Caiati — Calandrone Giacomo — Calandrone Pacifico — Calasso — Camangi — Campilli — Camposarcuno — Cantalupo — Capacchione — Capalozza — Cappa Paolo — Cappugi — Caprara — Capua — Carcaterra — Caronia — Cassiani — Castelli Edgardo — Cavaliere Alberto — Cavaliere Stefano — Cavallari Nerino — Cavallari Vincenzo — Cavallaro Nicola — Cavalli — Cavallotti — Cavazzini — Ceccherini — Ceravolo — Cerreti — Cervellati — Cervone — Chiaramello — Chiarini — Chiarolanza — Cianca — Cibotto — Cinciari Rodano Maria Lisa — Clocchiatti — Codacci Pisanelli — Coggiola — Colasanto —

Colitto — Colleoni — Colombo — Compagnoni — Concas — Conci Elisabetta — Corbi — Corona Achille — Corona Giacomo — Cortese Guido — Cortese Pasquale — Cotellessa — Cremaschi — Cucco — Curcio — Curti — Cuttitta.

Dal Canton Maria Pia — D'Ambrosio — Daniele — Dante — Dazzi — De Biagi — De Capua — De Caro — De' Cocci — Degli Occhi — De Lauro Matera Anna — Del Bo — Delcroix — Del Fante — Delle Fave — Delli Castelli Filomena — Del Vecchio Guelfi Ada — Del Vescovo — De Maria — De Marsanich — De Martino Carmine — De Marzi Fernando — De Meo — De Totto — Diaz Laura — Di Bernardo — Diecidue — Di Giacomo — Di Mauro — Di Nardo — Di Prisco — Di Stefano Genova — Dominedò — D'Onofrio — Dosi — Driussi — Ducci — Dugoni.

Elkan.

Fabriani — Fadda — Failla — Faletra — Faletti — Fanelli — Farini — Ferrara Domenico — Ferrari Francesco — Ferrari Riccardo — Ferrari Aggradi — Rerrario Celestino — Ferri — Fina — Floreanini Gisella — Foa Vittorio — Foderaro — Fogliazza — Folchi — Fora Aldovino — Foresi — Formichella — Franceschini Francesco — Franceschini Giorgio — Franzo — Fumagalli.

Galati — Galli — Gallico Spano Nadia — Garlato — Gaspari — Gatti Caporaso Elena — Gatto — Gaudioso — Gelmini — Geraci — Geremia — Germani — Giacone — Gianquinto — Giolitti — Giraudo — Gitti — Gomez D'Ayala — Gorini — Gorreri — Gotelli Angela — Gozzi — Grasso Nicolosi Anna — Graziadei — Graziosi — Greco — Grezzi — Grifone — Guadalupi — Guariento — Guerrieri Emanuele — Guerrieri Filippo — Guggenberg — Gui.

Infantino — Ingrao — Invernizzi.

Jacometti — Jacoponi — Jannelli — Jervolino Angelo Raffaele — Jervolino Maria.

Laconi — La Malfa — Lami — La Rocca — Larussa — La Spada — L'Eltore — Lenoci — Li Causi — Lizzadri — Lombardi Carlo — Lombardi Riccardo — Lombardi Ruggero — Longo — Lopardi — Lozza — Lucchesi — Lucifredi — Luzzatto.

Macrelli — Madia — Maglietta — Magnani — Magno — Malagodi — Malagugini — Malvestiti — Maniera — Mannironi — Manzini — Marabini — Marangone Vittorio — Marangoni Spartaco — Marazza — Marchesi — Marchionni Zanchi Renata — Marconi — Marenghi — Marilli — Marotta — Martinelli — Martino Edoardo — Martoni — Martuscelli — Marzano — Masini — Mastino Gesumino — Mastino del Rio — Matarazzo Ida — Mattarella — Matteotti Giancarlo — Matteotti Gian Matteo — Maxia — Mazza — Mazzali — Melloni — Menotti — Merenda — Merizzi — Messinetti — Mezza Maria Vittoria — Miceli — Micheli — Montagnana — Montanari — Montelatici — Moro — Moscatelli — Murdaca — Murgia — Musolino — Musotto.

Napolitano Francesco — Napolitano Giorgio — Natali Lorenzo — Natta — Nenni Giuliana — Nenni Pietro — Nicoletto — Nicosia — Noce Teresa — Novella.

Ortona.

Pacati — Pacciardi — Pajetta Giuliano — Pasini — Pastore — Pavan — Pedini — Pella — Pelosi — Penazzato — Perdonà — Pertini — Pessi — Petrucci — Piccioni — Pieraccini — Pignatelli — Pigni — Pintus — Pirastu — Pitzalis — Polano — Pollastrini Elettra — Priore — Pugliese.

Quarello — Quintieri.

Raffaelli — Rapelli — Ravera Camilla — Reali — Repossi — Resta — Ricca — Riccio Stefano — Rigamonti — Roasio — Roberti — Rocchetti — Romanato — Romano — Romita — Romualdi — Ronza — Rosati — Roselli — Rubeo — Rubinacci — Rumor — Russo.

Sabatini — Sacchetti — Sala — Sammartino — Sampietro Giovanni — Sampietro Umberto — Sangalli — Sansone — Santi — Saragat — Savio Emanuela — Scaglia Giovambattista — Scalfaro — Scalia Vito — Scappini — Scarascia — Scarpa — Scelba — Schiratti — Schirò — Sciorilli Borrelli — Scoca — Scotti Alessandro — Scotti Francesco — Secreto — Sedati — Segni — Selvaggi — Semeraro Gabriele — Semeraro Santo — Sensi — Silvestri — Simonini — Sodano — Sorgi — Spadola — Spallone — Sparapani — Spataro — Sponziello — Stella — Storchi — Stucchi — Sullo.

Tambroni — Targetti — Tarozzi — Taviani — Terranova — Tesauro — Tinzl — Titomanlio Vittoria — Togni — Tognoni — Tonetti — Tosato — Tozzi Condivi — Trabucchi — Treves — Troisi — Truzzi — Turchi.

Valandro Gigliola — Valsecchi — Vecchietti — Vedovato — Venegoni — Veronesi — Vetrone — Vicentini — Vigo — Vigorelli — Villabruna — Villani — Villelli — Viola — Vischia — Viviani Luciana.

Walter.

Zaccagnini — Zamponi — Zanibelli — Zannerini — Zanoni — Zerbi.

Sono in congedo (Concesso nelle sedute precedenti):

Bontade Margherita.
Farinet — Ferreri.
Marzotto — Montini.
Spampanato.
Villa.

(Concesso nella seduta odierna):

Bettinotti.
Pignatone.
Tosi.
Viale — Volpe.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MACRELLI

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti (2028).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

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

SAMMARTINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è finita davvero la funzione delle ferrovie? Stando alle relazioni ed ai voti che hanno suggellato i vari congressi cosiddetti dei trasporti, ma che meglio sarebbe stato chiamare degli autotrasporti, siamo al *dies irae* delle ferrovie. Dai saloni dorati delle ville a specchio dei laghi e delle riviere subalpine o sotto il cielo di Napoli, come dalle sale della scienza e della tecnica di Milano, il grido degli autotrasportatori a congresso è stato praticamente quello del sinedrio: è reo di morte! A quel coro ha fatto eco ieri in quest'aula l'onorevole Bima, la cui coerenza sulla tesi distruttrice lo onora e probabilmente gli sta guadagnando un notevole ruolo nella storia: quello di un nuovo Catone, ammesso che la ferrovia sia proprio diventata la Cartagine degli autotrasportatori. A Milano, se le cronache hanno detto il vero, due sole voci si sono levate a difesa della ferrovia: la voce onesta, paziente e chiara del ministro Angelini e quella coraggiosa del senatore Corbellini. Il coro è stato invece per le esequie.

Coincidenza strana: mentre là si sosteneva, dunque, dai più che la ferrovia ha fatto ormai il suo tempo, che ormai alle esigenze del traffico si può far fronte quasi esclusivamente con i trasporti su strada, che quindi le ferrovie sono superate e deficitarie, e non solo non è più conveniente spendere pubblico denaro per costruzioni nuove, ma è anzi opportuno eliminare molte di quelle esistenti, in una vasta regione d'Italia, vale a dire dello stesso paese dei congressisti di Milano, popolazioni di cinque province, da settimane paralizzate a causa della neve, imprecavano concordemente contro la mancata ricostruzione di tronchi ferroviari, che la guerra ha distrutto e la mancata attuazione di un piano di nuove costruzioni ferroviarie, tali da consentire a popolazioni facenti parte del consorzio civile e della stessa comunità nazionale il normale svolgimento della propria attività amministrativa, civile ed economica. E tanto più profonda si era fatta l'esasperazione di quella gente sentendo alla radio che il ministro dei trasporti, con legittima sodisfazione sua e con una punta di orgoglio per ogni illustre od oscuro ferroviere, aveva potuto dichiarare che, pur fra tanto sfacelo, le ferrovie erano in esercizio al cento per cento sulla rete nazionale. E qualche giorno dopo, quando il maltempo andava diventando calamità nazionale, una comunicazione dello stesso Ministero precisava che erano raggiungibili soltanto i paesi toccati dalla ferrovia. La sciagura – chè di sciagura autentica si è trattato, le cui conseguenze sono tuttora all'esame del Governo – la sciagura, dicevo, sanciva dunque ancora una volta un privilegio, quindi decretava una ingiustizia tra paesi e paesi di una stessa regione; nel nostro caso, poichè ben pochi sono i paesi dell'Abruzzo e del Molise toccati da una ferrovia, l'ingiustizia era tra la regione che ho l'onore di rappresentare e le altre regioni d'Italia.

Nessuno ci disse quante fossero le autolinee in esercizio attivo in quei giorni, né per quante settimane esse non dettero segni di sé, aprendo tra noi e il mondo un autentico abisso!

E ciò, badate, avveniva ed avviene non in una regione alpina, dove, quando queste cose accadono, si traducono in festa e ricchezza. Ciò avveniva ed avviene nel cuore d'Italia, quasi alle porte di Roma: nella regione abruzzese-molisana e nel secolo superbo dell'automobile. E proprio mentre tutto questo avveniva ed avviene, la decantata nenecessità di sostituire con automezzi i tronchi ferroviari si dissolveva dinanzi ai nostri occhi, ancora una volta persuasi di quanto vasta e profonda sia troppe volte la distanza che separa la cattedra dalla vita.

Questa storia del *deficit* ferroviario, che da varie parti si sostiene e si assicura di poter sanare « tagliando i rami secchi » – tanto per usare una espressione che fu tanto cara allo stesso collega Bima, relatore del bilancio di

previsione per l'esercizio finanziario in corso – che si vuole o che si spera di eliminare eliminando, per uscire di metafora, le linee passive, non persuade. Essa è comoda per quanti – e sono, a quanto pare, molti – hanno interessi particolari da tutelare, sia pure nella più perfetta e nella più limpida buona volontà di giovare così alla collettività nazionale.

L'avvenire e, quindi, la prosperità e la efficienza delle linee che chiameremo secondarie, per distinguerle da quelle della dorsale principale della penisola o delle isole, sono strettamente collegati con due problemi: l'ammodernamento degli impianti e la concorrenza stradale.

Quanto al problema dell'ammodernamento ferroviario. bisogna riconoscere che si sta lavorando realmente per migliorare le grandi linee di comunicazione. Raddoppi ed elettrificazioni – lo apprendiamo anche dalla chiara ed ampia relazione dell'onorevole Menotti – si stanno attuando su larga scala, ma limitatamente alle linee principali della rete. Bisogna cominciare ad operare in tale senso anche per le linee considerate meno importanti, le quali sono proprio quelle che hanno maggior bisogno di essere migliorate al punto di essere messe in grado di assolvere alle moderne esigenze del traffico e dare i massimi vantaggi sia alle popolazioni servite, sia sul piano dell'economia generale.

Si parla di soppressione di linee e si dovrebbe invece parlare di uno studio profondo, fatto di pratica oltre che di dottrina, per la riorganizzazione e la modernizzazione di quelle linee il cui bilancio si presenti passivo. Guardiamo gli impianti, esaminiamo i metodi, consideriamo i regolamenti di esercizio, che mi pare siano ancora quelli di fine ottocento.

Quando una ferrovia non funziona in maniera sodisfacente ed è passiva, state certi che, nella maggior parte dei casi, tale situazione è conseguenza di criteri di esercizio antiquati ed irrazionali. Sarà la mancanza di un coordinamento razionale degli orari con altre linee ferroviarie o con autolinee convergenti, sarà il permanere del sistema di trazione a vapore anche per treni viaggiatori, il cui costo di esercizio mi dicono sia ingente ed irragionevole (ove invece la trazione per automotrici comporterebbe economia sensibile di spesa e di personale), sarà il sistema tariffario rigido e superato per il servizio merci, sarà la necessità di una utilizzazione più oculata di personale sui treni come nelle stazioni, semplificandone i compiti, snellendone le mansioni, eliminando il superfluo, e sarà, infine, la frequenza rara di treni su linee che perciò hanno visto diradare la frequenza di viaggiatori. Una malattia, insomma, c'è nelle ferrovie; tutti la constatiamo e la medicina per curare il male gli automobilisti almeno l'hanno trovata: sopprimere, smantellare le linee passive. Sicché, qualche settimana fa, un settimanale illustrato pubblicava una grande carta d'Italia su cui erano segnate in rosso le ferrovie da salvare, in nero quelle da sopprimere. Secondo l'autore della perspicace cartina, in Italia resterà solo la linea Palermo-Napoli-Roma-Milano-Torino ! Altro che potatura di rami secchi, onorevoli colleghi ! Qui si manovra a tagliare gemme e radici; si manovra, dunque, a fare seccare la pianta, continuando però ad affermare che la si vuole rinvigorire.

Ho detto prima che lo stato deficitario delle ferrovie dipende anche certamente dalla concorrenza che chiamerò stradale.

Non penso di svelare un segreto se dimostro che, ad opera di chi non so, si sta operando un autentico attentato alle ferrovie.

Abbiamo sentito sempre affermare da portavoce ufficiali, da dichiarazioni di responsabili che le autolinee devono assolvere ad una funzione complementare delle ferrovie. E sta bene. In realtà, però, si sta verificando perfettamente il contrario. Le ferrovie stanno assumendo il ruolo di accessori nei confronti delle linee automobilistiche, che quindi diventano le principali. Queste, ossia le autolinee, vengono istituite prescindendo, nella maggior parte dei casi, dagli orari ferroviari. Gli orari delle autolinee dovrebbero essere invece disposti, preordinati ed autorizzati in armonia e non in contrasto con l'orario ufficiale delle ferrovie.

Ad esempio, se io, che non ho il treno sulla porta di casa, ma a 60 chilometri, voglio però venire a Roma per ferrovia, scendendo dall'automezzo non trovo la coincidenza del treno per Roma o per Napoli e qualche volta gli orari sono stabiliti al punto che l'autolinea non obbedisce e non si armonizza con la ferrovia per soli pochi minuti.

È, dunque, un organo del Ministero, l'Ispettorato della motorizzazione civile, che non raccomanda il treno al viaggiatore italiano.

Appena dopo la guerra, quando tutta la rete ferroviaria della mia regione era stata distrutta, fu istituito un servizio automobilistico parallelo all'ex ferrovia, quindi sostitutivo della medesima, tra Campobasso e Roma; pareva che, una volta ricostruita la ferrovia Campobasso-Isernia-Vairano-Roma, tale servizio automobilistico dovesse cessare. Invece è continuato, è stato, anzi, intensi-

ficato. E allora, siccome i convogli ferroviari tra Roma e Napoli sono due al giorno – uno di andata e uno di ritorno – e le autolinee sullo stesso percorso sono 8 – quattro di andata e quattro di ritorno – e, d'altro canto, si grida che la ferrovia va deserta, che le spese di esercizio superano di gran lunga gli incassi, che il *deficit* generale del bilancio è quello che sappiamo, ne consegue la sentenza di morte per la ferrovia.

Ma, onorevoli colleghi, siccome questo che dico è documentato e documentabile ad ogni richiesta, perché dovremmo stupirci se la gente, la povera gente semplice e rude delle mie montagne, che queste cose osserva, non esita a dire, a voce alta o bassa, come può, che il principale concorrente, non sempre leale, della ferrovia è, incredibile a dirsi, il Ministero dei trasporti? Vede, la gente, che una guerra fredda si è stabilita, non sappiamo se esplicitamente dichiarata, ma una vera e propria guerra fredda, fra la strada e la ferrovia. Vede, insomma, che una concomitanza di fatti, di circostanze e di provvedimenti autorizza senz'altro la convinzione che lo Stato stesso raccomanda l'automobile e lascia la ferrovia al suo destino.

Si è arrivati perfino a far pensare e credere che un certo treno Campobasso-Roma è stato soppresso perché si era rilevato che un certo torpedone, in partenza da Campobasso quasi alla stessa ora, segnava una forte contrazione di afflusso di viaggiatori, i quali evidentemente preferivano il treno, malgrado la sensibile differenza di prezzo tra il biglietto automobilistico e quello ferroviario di terza classe sullo stesso percorso.

Perché, per esempio, l'Istituto nazionale trasporti, tanto benemerito, del resto, per il servigio che ci ha reso al tempo in cui tutte le linee ferroviarie erano ferme perché distrutte, avendo ora esaurito il compito di linea sussidiaria della ferrovia, non viene a darci una mano piuttosto là dove, privi assolutamente di ferrovie, le autolinee private sono traballanti ed incerte – e il Ministero ne ha chiara conoscenza – dove il viaggiare su un torpedone comincia ad essere un'offesa alla dignità umana (ed in questo l'ispettorato competente dovrebbe cominciare col definire i limiti della decenza per ogni automezzo di linea)? Dove si rileva, per esempio, che, togliendo la concessione ad un'impresa privata, la quale, non per sua colpa ma per ragioni del proprio bilancio, non riesca ad osservare tutte le norme stabilite per un pubblico servizio, non v'è altra azienda privata allo scopo, non potrebbe, l'Istituto nazionale trasporti, soccorrere, sostituirsi, mettersi in linea e – mi perdonino i funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile – lasciare in pace la ferrovia dove essa è e deve vivere decorosamente e di vita propria?

Esamini, per favore, il ministro questa proposta che io così riassumo: l'Istituto nazionale trasporti assuma il servizio di linea in quelle zone dove l'industria privata o non vi è o, se vi è, non risponde alle esigenze delle popolazioni interessate.

SORGI. Anche per l'Abruzzo.

SAMMARTINO. Sono cose, dicevo, che la gente sussurra fino a creare poi allarme e agitazioni, come quelle che abbiamo dovuto denunciare quando, alcune settimane fa, si è diffusa insistente la voce della soppressione della linea Campobasso-Isernia-Vairano. E come con vivo dolore le nostre popolazioni avevano appreso la notizia della soppressione, così, con altrettanto viva esultanza, hanno appreso la smentita che ella, onorevole ministro, mi diede con la lettera, perciò graditissima, del 28 marzo e con il telegramma del 5 corrente. Purtuttavia una vasta zona di ombra rimane sull'argomento. Molti, anche perché intanto si è imbastita sulla questione una sottile e forse intelligente speculazione politica, in questa già calda atmosfera elettorale, alimentano il sospetto che sia proprio la smentita in funzione elettorale da parte nostra. Ecco perché il Molise attende di sentire qui nell'aula del Parlamento, dalla voce del ministro, l'assicurazione che le ferrovie del Molise, quelle ricostruite e quelle in avanzato corso di ricostruzione, saranno conservate all'amore, alla passione, alla vita delle nostre popolazioni.

Ho detto «alla vita», non per dire una frase fatta, né per retorica. Quando, il 2 marzo, ebbi l'onore di illustrare in quest'aula la situazione tragica in cui vivevano da un mese le nostre popolazioni a causa del maltempo che imperversava, io additai nella mancata ricostruzione o, per essere esatti, nel mancato completamento della ricostruzione ferroviaria, la ragione più forte del disagio incredibile in cui le nostre popolazioni si dibattevano durante una stagione che, in fondo, si ripete ogni anno, costringendo quindi ogni anno le popolazioni stesse ad una paralisi completa. Lassù, onorevole ministro, per quattro mesi all'anno, l'automobile diventa un mito, una illusione: la speranza è sempre e solo nella ferrovia, speranza confermata da quella sua commovente dichiarazione, onorevole Angelini, che ho poco fa ricordato e che noi apprendemmo alla radio,

mentre il vuoto più largo, più profondo e più triste si andava facendo intorno ai nostri monti e che, nel mezzo di quel nostro inferno bianco, ci faceva domandare perché soltanto a noi sia ancora negato un segno palpitante di vita, – il treno – quando i torpedoni si allineano impotenti alle prime ventate nevose lungo le strade o nelle autorimesse, facendoci piombare nella più amara desolazione!

Non devo ripetere oggi quello che dissi in quella occasione e per quella circostanza, ma non posso tacere il tormento morale che si agita in noi per il disagio che ci costa il mancato completamento della ricostruzione del tronco Carpinone-Castel di Sangro, il quale, della linea Sulmona-Vairano, è sì il più martoriato, ma è pure il più necessario perché attraversa le zone più impervie, più alte e più povere a cavallo tra l'Abruzzo e il Molise.

Di detto tronco v'è ancora da ricostruire l'armamento ferroviario tra Carpinone e Carovilli e sono da ricostruire le opere d'arte tra Carovilli e Castel di Sangro.

Vedo qui presente il carissimo sottosegretario onorevole Mannironi, al quale quella linea ricorda un periodo triste della sua vita di combattente per la causa della libertà. È alla saggezza del ministro, è al cuore del sottosegretario, che tanta parte di sé ha lasciato d'amore e di attaccamento a quelle nostre popolazioni che lo ebbero prigioniero della dittatura nella nobilissima e martoriata Isernia, che io faccio nuovo, accorato appello.

Il consiglio di amministrazione delle ferrovie, nella seduta del 25 maggio scorso, aveva approvato per l'armamento del tratto Carovilli-Carpinone la spesa di lire 190.000.000.

Mentre si stavano costruendo le opere in muratura, che sono per altro esaurite, sopraggiunse l'inverno, e noi abbiamo atteso la primavera che col sole nuovo apra all'ansia e al bisogno di lavoro dei nostri tecnici e dei nostri operai questa nuova fonte di lavoro e restituisca alla regione, che la guerra ridusse ad un cumulo di rovine, quest'opera che all'economia e alla vita della nostra gente montana sta come la spina dorsale all'organismo umano.

E le autovetture, che ci abbandonano alla prima neve, lasciamole alle pianure, alle autostrade; a noi restituite la ferrovia e non fateci sentire che, mentre si ricostruisce una ferrovia, un'altra, ricostruita e attiva, si sta per eliminare.

Io non voglio crederlo. E se degli indugi o delle perplessità ancora vi fossero, vadano i funzionari interessati a vedere gli atti di nascita di quella ferrovia – la Sulmona-Vairano – e vi troveranno ragioni più forti, più eloquenti di qualsiasi nostra difesa per la sua ricostruzione e per la sua esistenza.

Né io condivido le preoccupazioni del collega Di Giacomo, che dice di non vedere nell'attuale bilancio inserito il nome e cognome espliciti di questa nostra ferrovia...

DI GIACOMO. Neanche per i 190.000.000?

SAMMARTINO. ...per la quale da otto anni lottiamo con tenacia e con sodisfazione e che, per la verità, non abbiamo mai trovato esplicitamente prevista in alcuno dei bilanci preventivi del Ministero.

Sta di fatto che la ferrovia è in gran parte ricostruita e in parte in avanzato corso di ricostruzione.

DI GIACOMO. Per chiarire di fronte al ministro che ci può dare anche una assicurazione, sono stati stanziati per ferrovie da ricostruire in dipendenza della guerra 1.650 milioni; è stabilito già a che cosa debbono essere destinati.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ne parleremo.

SAMMARTINO. Collega Di Giacomo, il completamento di quella ferrovia fu incluso nel terzo prestito del Consorzio per il credito delle opere pubbliche L'ultimo consiglio di amministrazione aveva trovato il modo di reperire in quella sede i 190.000.000. E poi v'è l'accordo che ieri abbiamo approvato, tra l'Italia e la Svizzera, per finanziamenti di opere ferroviarie. Io non ho motivo di preoccupazione.

Ma la considerazione che balza all'occhio di ognuno è questa: che la intera regione abruzzese-molisana è priva assolutamente di ferrovie, e proprio a questa carenza di sistema ferroviario, organico ed efficiente essa deve tanta parte della sua arretratezza, della sua povertà. Altro che sopprimere, altro che distruggere! La necessità preminente di quelle terre e di quelle popolazioni sta proprio in questo: nell'attuazione di un piano ferroviario, che completi quello esistente, anche in vista delle nuove esigenze industriali che vanno determinandosi alla luce dei fortunosi ritrovamenti petroliferi.

Sicché, per esempio, la progettata linea Carovilli-Agnone-Vasto, che nel 1924 era allo stato di esecuzione e che, utilizzando fino a Carovilli l'attuale tratta ferroviaria Vairano-Isernia-Carovilli, solcherebbe la zona montuosa dell'alto Molise, disegnando la ferrovia più breve tra Napoli e Pescara, ossia tra il Tirreno e l'Adriatico, potrebbe non essere più un mito impossibile, ma una realtà

imposta da nuove esigenze di progresso tecnico ed economico; la costruzione del tronco Cassino-Venafro, che, partendo da Rocca d'Evandro, accorcerebbe di 40 chilometri la distanza fra Roma ed il Molise, non dovrebbe essere considerata un'opera di lusso, bensì di prima necessità, così come di prima necessità va considerato il raddoppio del binario sulla Caserta-Vairano-Cassino-Ceprano, che varrebbe a snellire enormemente il traffico ferroviario fra il Molise. Roma e Napoli e ad alleggerire il troppo grave peso della Roma-Napoli. via Formia.

Tutto questo si chiama ammodernamento ferroviario, onorevoli colleghi, e significa far riprendere alle ferrovie il cammino che si è fermato per 50 anni e metterle in grado di assolvere alla loro funzione che, a mio avviso, resta essenziale, fondamentale, preminente nella vita della nazione e nella vita stessa dei popoli.

Andiamoci piano con certe sentenze drastiche. Il problema delle ferrovie è sì economico ma è sociale e politico; una soluzione qual è consigliata da una parte di operatori economici, senza dubbio rispettabili, potrebbe rivelarsi nefasta agli interessi della nazione, che è fatta, oltre che di autotrasportatori, di povera gente, che è poi la maggior parte, di lavoratori umili ma fidenti nella vigile cura che lo Stato pone nell'assicurare a tutti la elevazione auspicata del proprio tono di vita; è fatta anche di ferrovieri la nazione, e per essi è da ritenere che gli smantellatori dei binari abbiano già trovato il nuovo impiego !

Comunque, io non credo a soluzioni affrettate e così radicali e credo invece a quanto a Milano, il 27 febbraio, ha detto il ministro Angelini: « Questa sensazione, che cioè le ferrovie esercitano tuttora una suggestione irresistibile, costituisce, a mio giudizio, il sentimento che la collettività nazionale, al di fuori e al di sopra delle dispute di carattere tecnico, avverte la necessità delle ferrovie e la loro insostituibilità quanto meno per quanto attiene ai loro fini essenziali. La teoria del cambiamento, della trasformazione del divenire domina, sì, i fatti umani ma postula una gradualità, la quale esclude ogni improvvisa anticipazione. Nell'attuale fase della tecnica dei trasporti non v'ha dubbio quindi che le ferrovie assolvono tuttora una funzione di importanza preminente e fondamentale ».

Ieri, l'egregio collega Bima ci ha anche detto che gli industriali del suo Piemonte hanno essi stessi, con le loro mani, proceduto a sopprimere le ferrovie concesse. Beati loro, caro Bima, che hanno potuto e saputo fare tanto nella regione-madre dell'automobile, dove però mi risulta che non mancano, oltre che le ferrovie, le funivie, le seggiovie, le funicolari e simili ! La differenza tra la sua nobile terra el a mia poverissima è questa, ed è assai eloquente: che in Piemonte han potuto svellere, magari cantando, i propri binari; nel Molise, quando il tedesco divelse, con una meticolosità incredibile, quelle nostre sbarre d'acciaio, quei ponti, quelle stazioni, il popolo accompagnò in lacrime le poste del rosario doloroso, che le mine dei guastatori scandivano inesorabilmente.

E poi, quando, dopo dieci anni da quei giorni, in una giornata di sole d'ottobre, il ministro Angelini è venuto a Roccaraso, si è fermato a Castel di Sangro, ricalcando quella linea che va rinascendo, egli sentì, intorno alla sua degnissima persona l'anima del popolo che esplodeva in giubilo, esaltando i valori più puri della patria che aveva, in quel gesto, riconosciuto di che lacrime aveva grondato e di che sangue il suo sacrificio ed il suo dolore. Ed io so che tanti lembi di quel tricolore, che il ministro tagliò alla stazione di Roccaraso, sono custoditi con gelosia fra quella gente che paziente aspetta; aspetta di rivedere il ministro varcare ancora un tratto, l'ultimo tratto, in treno, fra la folla più povera, forse la più buona nella patria: quella che vive e che opera credendo nella patria e in Dio sulle montagne impervie tra l'Abruzzo e il Molise (*Applausi — Congratulazioni*).

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

« La Camera,

considerata la grave insufficienza della rete ferroviaria calabrese e la necessità di completarla e migliorarla, ai fini dell'effettivo progresso delle regioni del sud, e del loro sviluppo;

considerata altresì l'opportunità di agevolazioni tariffarie per alcuni prodotti di quella regione, in crisi per la rilevante incidenza dell'attuale costo dei trasporti,

fa voti

perché il Governo provveda:

1°) ad affrettare l'esecuzione della rettifica della linea ferroviaria Paola-Cosenza-Sibari, secondo il progetto già approvato;

2°) alla trasformazione a scartamento ordinario della linea Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese:

3°) al completamento della linea silana Cosenza-Crotone, mercé l'esecuzione della

tratta mancante San Giovanni in Fiore-Petilia Policastro;

4°) ad includere nel programma di elettrificazione la linea ionica Reggio Calabria-Taranto e le trasversali Paola-Cosenza-Sibari, e Sant'Eufemia Lamezia-Catanzaro Marina;

5°) a concedere agevolazioni tariffarie per il legname da lavoro, della legna da ardere e del carbone vegetale per il trasporto dal sud verso il nord, dai luoghi di produzione ai mercati di consumo ».

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

SENSI. Signor Presidente, onorevoli – starei per dire strenui e generosi – colleghi rimasti in aula in quest'ora notturna, il duello fra la strada e la rotaia, intese come due tecniche antitetiche e in conflitto, sia come scelta economica che per i riflessi sul bilancio dello Stato; la tesi dello smantellamento di notevoli tratti della rete ferroviaria, con la conseguente distruzione di una così rilevante parte del patrimonio e della ricchezza nazionale, che verrebbe ad essere annullata (si è parlato di chiusura al traffico di 2.550 chilometri di linee ferroviarie) e, d'altra parte, la gravità del disavanzo dell'azienda ferroviaria, e la necessità di ravvisare i rimedi opportuni, hanno portato nella discussione, insieme a infondate accuse e critiche al Governo di contradittorietà nell'indirizzo e di una pretesa noncuranza per il pubblico interesse, accenti di passionalità talvolta addirittura drammatici, in realtà inconsueti e forse non idonei in una materia che è, e resta, prevalentemente tecnica.

Mi sia permesso di rilevare che – mentre non può contestarsi fondatamente la costante sollecitudine del Governo, coi mezzi a disposizione, per il pubblico interesse e per questo soltanto, nonché le sue premure per le classi lavoratrici in genere e per quella dei ferrovieri in specie – nel resto può concludersi che la verità sta, ancora una volta, nel bel mezzo delle opposte tesi, nel duello tra strada e rotaia!

In linea generale ed in punto di risanamento del bilancio delle ferrovie, mi pare che non si possa non aderire al meditato pensiero del ministro (che poi è anche il pensiero del relatore, se non vado errato, al quale va la nostra ammirazione per la sua brillante e completa relazione), sulla convenienza ed opportunità di provvedere, tra l'altro, alla sostituzione, con servizi automobilistici di linea, di tronchi ferroviari realmente inutili e assolutamente non vitali; come, del resto, si è già fatto per alcuni rami di traffico che non rispondevano affatto e in modo assoluto alle necessità delle popolazioni interessate, e che non giustificavano in via assoluta sacrifici finanziari per il loro ammodernamento: l'onere per lo Stato sarebbe stato ingiustificato.

Sta di fatto che le popolazioni interessate appaiono sodisfatte della sostituzione. Ella, signor ministro, ha parlato di operazione indolore, con simpatica espressione. Ovviamente, però, la generalizzazione sarebbe pericolosa, a mio modo di vedere, e non può non darsi atto all'onorevole ministro dei suoi saggi propositi di prudenza nel decidere l'abbandono o la distruzione di impianti di ingente valore patrimoniale, che, come l'eminente uomo politico sa meglio di noi, sono capaci, se potenziati convenientemente, di rendere ancora ottimi servizi al paese.

È chiaro, per altro, che non sempre i servizi ferroviari possono essere sostituiti con quelli automobilistici, e questi per alcune situazioni (insufficienza della rete stradale, orografia e via dicendo) non solo non risultano più convenienti, ma spesso non sono in grado di assolvere alle esigenze stesse del traffico. Chiara e convincente appare l'ispirazione dell'attività governativa anche di fronte ai gravi problemi del disavanzo. Ella ha detto, signor ministro: chiarificare il bilancio. Sì, chiarifichiamolo! Questa è la premessa dalla quale il ministro intende muovere, discriminare cioè gli oneri propri della gestione da quelli che ad essa non appartengono, al fine di stabilire l'entità vera del problema del risanamento della gestione e in quali reali termini esso vada posto e in quale misura debba essere valutato. Del pari limpide e persuasive, signor Presidente, risultano le conseguenze che recentemente lo stesso ministro traeva da quella saggia e meditata premessa, non soltanto per l'amministrazione ferroviaria, che verrà posta di fronte alla situazione reale da una sistemazione che la riguarda direttamente – egli affermava – ma anche per le altre amministrazioni dello Stato, che dovranno pure assumere la responsabilità degli oneri che le riguardano (esattissimo!), sia ancora per l'utente dei servizi ferroviari (continuava il ministro in un autorevole e brillante discorso) che conoscerà finalmente con esattezza il costo effettivo dei servizi che paga, sia infine per il contribuente chiamato a sopportare una parte del costo del trasporto da trasferirsi, nel pubblico interesse, dall'utente alla collettività.

Mi pare che non si possa non aderire a questa giusta impostazione, che costituisce uno dei pregi dell'attività dell'onorevole ministro. È evidente che nel problema del risanamento del bilancio si innesta quello dell'aumento delle entrate. Qui mi sia consentito esprimere l'opinione che, più che nell'aumento delle tariffe (delicato tema, signor ministro!) il quale potrebbe determinare anche un più esteso orientamento degli utenti verso altri mezzi di trasporto, la soluzione stia nel continuare a porre, mi pare, le condizioni per l'aumento del traffico ferroviario. Nulla di nuovo. Il ministro conosce queste cose meglio di noi. Migliorare dunque il traffico, questa è una voce unanime: ammodernare i servizi, completare, rettificare e potenziare talune linee, che io definirei nevralgiche, e la ripresa verrà, onorevoli colleghi o almeno può sperarsi che venga. Gioverà, certamente, d'altra parte, l'azione che l'onorevole ministro si è proposto nei riguardi del contenimento delle spese non essenziali. Facciamo economie; anche in questo settore vi sono possibilità notevoli!

Qui ho il dovere e sento il bisogno di affermare che, ovviamente, non si deve né può farsi astrazione da ragioni sociali prementi o da rilevanti ragioni di politica commerciale e valutaria, od anche da essenziali ragioni di vita per alcune regioni della Repubblica, la cui reiterata e ritornante voce (*punctum dolens*) non può non ascoltarsi con l'interesse che meritano le aspirazioni e i bisogni delle varie regioni che la nazione italiana compongono.

Il Governo – mi dispiace che non sia presente l'onorevole Graziadei – ascolterà tali voci. L'onorevole ministro sa che vi sono ancora linee insufficienti, se non addirittura anacronistiche e antidiluviane. Egli ha inteso ieri la reiterata voce del sud, ed io sono spiacente di dover aggiungere anche la mia, che pure è voce dell'estremo sud, ma devo farlo con chiarezza e decisione. Dicevo: linee insufficienti, se non addirittura anacronistiche e antidiluviane; alcune sono in tali condizioni da impedire lo svolgersi dinamico del traffico o da farlo ristagnare dannosamente, e da sconsigliare notevoli correnti turistiche a usarle. Questa è la verità, signor ministro: *in via vita est*, e aggiungerei, in taluni casi non infrequenti, *in via ferroviaria*, con buona grazia del collega onorevole Bima.

È ovvio che occorrono provvedimenti idonei. Si sta lavorando in tale senso e come tutti apprezzammo – sembra averlo dimenticato l'onorevole Graziadei – i grandiosi sforzi della ricostruzione, compiuta mirabilmente dal Governo dopo la guerra, non possiamo qui non apprezzare i progressi fatti in punto di elettrificazione, la quale in definitiva raggiungerà il duplice fine di notevoli vantaggi economici sia pure non immediati, ma graduali nel tempo e, migliorando i servizi, aumenterà il traffico e quindi le entrate. Tali prospettive appaiono felici, onorevole ministro, in Lombardia, nel Veneto, in Emilia, nelle Puglie, in Sicilia, dove sono stati attivati e si attiveranno tratti interessanti di linee. Lo stesso dicasi per il tratto Torino-Milano a completamento della grande, vitalissima linea della valle padana.

Ma qui ho il dovere – come dicevo – signor ministro, di rivolgere lo sguardo, malinconico e mesto, all'estremo sud della Repubblica, i cui bisogni e le cui necessità di progresso sono note. Qui, onorevole ministro dei trasporti, dopo la luce viene l'ombra. Qui in modo particolare il traffico ristagna per mancanza di mezzi idonei, di linee complete, capaci, potenziate. Siamo alla estrema retroguardia. Tale situazione è invero remota e ritarda il progresso civile della regione calabrese e di quelle limitrofe, limitando l'espansione, l'incremento dei traffici, l'evoluzione economica e sociale di quelle popolazioni, pur tanto laboriose ed ansiose di avanzamento. È esatto che il compito dei mezzi di comunicazione è essenziale ed insostituibile. Come è esatto che attorno allo sviluppo industriale si concentrano speranze ed ansie per la redenzione definitiva del sud d'Italia. È un problema ed è un interesse nazionale, oltreché regionale. Ora è chiaro ed intuitivo che i provvedimenti adottati e gli ulteriori che il Governo adotterà per le regioni, non voglio dire depresse (termine estremamente odioso ed antipatico) ma non sviluppate o sottosviluppate, a favore dell'agricoltura, dell'industria, del turismo, finirebbero col dare scarsi frutti ed anzi delusioni e sconforto se non si attivassero convenientemente le comunicazioni, le ferrovie soprattutto.

Sono regioni, come ella, onorevole ministro, sa meglio di me, in fase di evoluzione, grazie alla politica dei governi democratici ed alla volontà delle popolazioni; in fase di incremento anche dei traffici, sì da potersi affidare che l'impresa valga la spesa ed essere certi dell'utilità e convenienza del rapporto tra costo e beneficio, oltre che del premente interesse pubblico e sociale che impone in senso assoluto di affrettarsi a migliorare la situazione attuale. È interesse della nazione e dovere dello Stato intervenire

incisivamente in questo settore che, specie per il sud, è decisivo e determinante.

Come parlare di sviluppo agrario, turistico, industriale, quando le comunicazioni ferroviarie sono così incomplete, arretrate, insufficienti da frustrare gli effetti dello sforzo nazionale e della volontà governativa, intesi al miglioramento generale della situazione del sud ?

Mi siano consentiti alcuni rilievi e cenni specifici. La situazione è assolutamente infelice e merita di essere esaminata in modo particolare. Anzitutto non si giustifica il fatto che il raddoppio del binario sulla grande linea tirrenica debba soffrire una lunga soluzione di continuità tra Praia a Mare e Nicotera, cioé per 150 chilometri. Non vi è chi non veda la necessità di completare appena possibile l'opera grandiosa, che costituisce una delle tante benemerenze del governo democratico, ed anche di estendere il raddoppio alla linea ionica tra Reggio Calabria e Metaponto. È nota la situazione odierna: riduzione della velocità commerciale ed ingorghi di traffico, soprattutto nei periodi delle campagne agrumarie, vinicole, olearie ed ortofrutticole, il che ostacola il rapido avviamento dei prodotti verso i mercati settentrionali ed esteri menomando l'economia dell'intera regione: ciò che si traduce per altro in un danno nazionale.

Occorre affrettare il potenziamento della ancor arretrata ed insufficiente linea ionica e comprendere nel programma di elettrificazione anche la Reggio Calabria-Metaponto ed il suo ulteriore corso, nonché le trasversali tirrenico-ioniche Paola-Cosenza-Sibari e Sant'Eufemia Lamezia-Catanzaro Marina: innervature vitali della rete del sud d'Italia.

Evidentemente – qui il discorso diventa per me ancora più melanconico – i potenti impianti idro-elettrici della Sila, della grande Sila, devono concorrere primieramente alla sodisfazione dei bisogni e al progresso della regione dove sono sorti e nella quale si alimentano – almeno questo ! – e poi venire incontro alle esigenze delle altre regioni d'Italia, per buona ventura in una situazione meno infelice.

Ma che dire, onorevole ministro, della famosa linea che il popolo chiama « linea della morte » ! Parlo della Paola-Cosenza-Sibari. Se ne discute da decenni. La rettifica di essa è stata riconosciuta indispensabile – è scritto nei programmi, nei piani regolatori, in dichiarazioni ministeriali – per l'adeguato sviluppo del traffico, in potenza rilevante, tra Calabria, Puglia e Sicilia, e per un collegamento rapido e diretto tra il mar Tirreno e lo Jonio, e quindi l'Adriatico. È una linea importante, se pure sussidiaria. Si è altresì riconosciuto che la linea attuale è insufficiente a smaltire il volume del traffico esistente, per di più in continuo accrescimento per effetto dell'intensificato sviluppo agrario della regione e del potenziale sviluppo dell'industria, del commercio e del turismo, sicure promesse della regione, se si miglioreranno finalmente le comunicazioni ferroviarie. Onorevole ministro, immettiamo la grande Sila, come il Pollino e l'Aspromonte, nel grande circuito del turismo internazionale. Cresceranno sicuramente le entrate per le ferrovie dello Stato.

Sono mirabili regioni, che meritano certamente di essere valorizzate nell'interesse generale della nazione. Sfruttiamo questa enorme ricchezza, dall'Aspromonte al Pollino, nonché l'altipiano silano, unico nel suo genere, dicevo, sorgente dal cuore caldo del Mediterraneo e spingentesi verso il cielo ad una altezza che arriva ai duemila metri, di una bellezza incomparabile. È una ricchezza d'Italia che bisogna valorizzare, onorevole ministro. Ed usciranno quelle regioni dalla miseria ingiustificata nella quale tuttora versano.

Allo stato delle cose, sulla linea ferroviaria Paola-Cosenza-Sibari, che costituisce l'ingresso dal doppio mare, dalla duplice costa nella regione, si viaggia con immanente pericolo di rovina – ella ricorderà, onorevole Priore, i disastri ricorrenti – e con una capacità funzionale unica più che rara: 3 ore per un percorso di appena 35 chilometri. Onorevole Priore, il suo primato della Bari-Taranto è battuto ad usura !... Il treno a vapore impiega 3 ore per 35 chilometri, con una possibilità di trazione di 65 tonnellate tra viaggiatori e merci (ecco perché è un dovere quello che io compio, onorevole ministro). È veramente una rarità da museo questa: è una situazione fuori del tempo !

Qualcuno ha richiamato le ferrovie svizzere; per ironia, evidentemente. Altro che ferrovie svizzere !...

È ovvio, onorevole ministro, che il traffico il commercio, l'industria, il turismo ristagnino, impedendo il progresso di questa regione, malgrado gli sforzi della nazione e del Governo. Mi pare sia necessario fare in modo che i crescenti prodotti di quelle regioni possano essere addotti rapidamente, civilmente sui mercati di consumo: che le iniziative in corso possano utilmente svilupparsi. Esse sono condizionate dalle vie di comunicazione, che nel

caso non possono che essere quelle ferroviarie, attesa la natura montuosissima della regione, data l'insufficienza della rete stradale, data la sua particolare orografia.

Il progetto di rettifica della linea citata è stato riconosciuto necessario ed utile – dicevo – ed è stato anche approvato. Ha tutti i crismi. E qui mi permetto invocare il suo alto intervento, onorevole Angelini, con deferente, se ella mi consente il termine, simpatia, inteso ad evitare che passino altri decenni per l'esecuzione di questa strada. Confido nel suo intervento.

Ed ancora per completare l'analisi della situazione di questo estremo lembo di terra italiana, le comunicazioni interne fra la Calabria e la Lucania (come vede, onorevole Presidente, sono interessi di più regioni) sono abbandonate ad una ferrovia a scartamento ridotto Spezzano Albanese-Castrovillari-Lagonegro, che serve a niente e vale meno che niente. Lo sviluppo della vasta zona del Pollino e la necessità di più efficienti rapporti e scambi, nell'interno, tra Calabria e Lucania, ne impongono la trasformazione a scartamento ordinario e la sollecita traduzione in realtà di quei... severi studi che il suo onorevole predecessore ebbe ad assicurarmi solennemente. Veda se può affrettare questi solenni e complicati studi su questa linea ferroviaria.

Uguale invocazione faccio perché sia concluso il tratto San Giovanni in Fiore-Petilia Policastro per il porto di Crotone, unico porto efficiente della regione, malgrado il rilevante sviluppo costiero della Calabria. Sarebbe inutile la costruzione della Camigliatello-San Giovanni in Fiore, se non possiamo portare uomini e merci dall'interno al mare di Crotone. Completiamo quella linea – nel tratto mancante – e le entrate ferroviarie aumenteranno, appunto perché è una regione in evoluzione. Rimuoviamo questa strozzatura del sud. È una strozzatura (non saprei trovare un termine più proprio) di cui soffre la stabilità, l'efficienza e lo sviluppo dell'intero organismo economico nazionale. E rimuoviamola, in uno sforzo definitivo, seppure graduato nel tempo, sistemando convenientemente la rete ferroviaria calabrese, la quale costituisce realmente un elemento fondamentale di quella attrezzatura civile ed economica necessaria alla produzione nonché allo scambio dei beni e via dicendo. Senza di che sarebbe vano parlare per i paesi del sud d'Italia di sviluppo economico.

Ecco che il mio modesto intervento potrebbe avere il titolo: « Progresso del sud e ferrovie ». E chiudo, onorevole Bima, con un pensiero del conte Cavour che Gabriele Pepe ricorda in « *Pane e terra nel sud* »: il problema meridionale è problema di ferrovie e di commercio. L'Italia meridionale ha bisogno di industrie e commercio, come ogni paese moderno. E soprattutto di ferrovie.

E Giustino Fortunato, osservando che la linea ferroviaria attraversante l'Italia in senso longitudinale, dal nord al sud, aveva contribuito potentemente ad unire gli italiani, avvertiva che occorreva provvedere ormai alle innervature secondarie del sistema, innervature valide a rinsaldare quell'unità.

È appunto questo che noi, a distanza di settant'anni, invochiamo qui dal senso unitario e solidale della Camera italiana e dalla consapevolezza del Governo, che aggiungerà al pregio della sua già fervida opera – ne siamo convinti – quello di aver rimosso definitivamente anche quest'altro grave ostacolo alla realizzazione dell'equilibrio nord-sud, nell'interesse della nazione. E andiamo avanti, puntanto verso un avvenire più felice, che per altro dipende anche da noi, qui.

Intanto è doveroso e mi è gradito sottolineare il notevole passo avanti che si è fatto per uscire dal grado di insufficienza nel quale versava anche la grande linea di comunicazione ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria. A proposito di questa gigantesca opera, il nostro pensiero memore e grato va, non soltanto alla Cassa per il Mezzogiorno e all'onorevole Campilli, ma anche all'onorevole ministro dei trasporti ed ai valorosi tecnici delle ferrovie dello Stato (oltre che agli operai italiani) che hanno progettato e stanno eseguendo i lavori del raddoppio del binario e degli annessi servizi e installazioni: si tratta di opere mirabili che miglioreranno notevolmente le grandi comunicazioni ferroviarie dal nord verso il sud e soprattutto verso la Sicilia, che meglio in definitiva uniranno gli italiani e che tra l'altro condurranno ad una riduzione del tempo di percorrenza dell'intera linea di circa due ore: ancor maggiori vantaggi si avranno se potrà raddoppiarsi il binario anche nella tratta Praia-Nicotera.

Vada dalla Camera ai tecnici delle ferrovie dello Stato una parola di riconoscimento e di ammirazione per la loro genialità ed il loro alto grado di competenza, del che la nazione intera non può che essere orgogliosa.

E formuliamo il voto che le altre aspirazioni delle genti meridionali, che ho avuto l'onore di accennare, possano essere con la maggiore sollecitudine realizzate.

Abbiamo fede nella lungimirante politica governativa: non più malinconici scritti e discorsi di tempi ormai remoti, ma azione rapida, sicura e concreta.

È appunto questo che chiedo!

Debbo da ultimo toccare un problema tariffario, il quale è congiunto accessoriamente, ma rilevantemente, al quadro che ho avuto l'onore e che ho compiuto il dovere di sottoporvi. Esso è segnato nel mio ordine del giorno.

Vi è tutto un settore di attività che va purtroppo franando, con enorme danno per l'attività dei produttori e di migliaia e migliaia di lavoratori della Calabria: mi riferisco all'industria e al mercato del legname da lavoro, della legna da ardere e del carbone vegetale. La lontananza dei mercati di consumo nel nord, l'insufficienza delle linee e dei mezzi e l'incidenza del rilevante ed eccessivo costo dei trasporti ferroviari non consentono al sud di controbattere e resistere alla concorrenza delle importazioni dalla Jugoslavia e dall'Austria. Di conseguenza, l'attività produttiva va sempre più contraendosi e ne risulta minaccia la della totale cessazione: si retrocede anziché avanzare, in questo settore.

Credo sia il caso di riesaminare il quesito – già posto – dell'opportunità di ripristinare ed applicare tariffe eccezionali più favorevoli sulle dette merci e nella formula riduttiva del costo del trasporto dal sud verso il nord, dai luoghi di produzione ai mercati di consumo. Il maggior onere per le ferrovie dello Stato troverebbe compenso, mi pare, nonché in apprezzabili motivi di interesse sociale, anche in vantaggi per l'economia nazionale (vantaggi valutari, nella bilancia dei pagamenti, ecc.) che appaiono ovvî.

Ciò detto, non mi resta che raccomandare l'accoglimento del mio ordine del giorno, che ho svolto alla meglio, e ringraziare in anticipo l'onorevole ministro dei trasporti, cui mi è gradito presentare l'espressione schietta della nostra fiducia e anche della nostra ansiosa aspettazione. L'una e l'altra – ne sono moralmente certo, onorevole Angelini – non verranno deluse! (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Riva, il quale ha presentato, con gli onorevoli Giacomo Corona e Dazzi, il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerati i criteri cui si ispira la legge 2 agosto 1952, n. 1221;

ravvisata la necessità di alcune norme integrative,

impegna il Governo

a stabilire con disegno di legge – quando determini l'abolizione di una linea ferrotramviaria – l'eventuale entità dei lavori da compiere nell'arteria stradale parallela per mettere questa, qualunque ente pubblico ne sia il proprietario, in condizioni di smaltire, senza inceppamenti e senza pericolo, l'intero traffico, che, a ferrovia abolita, si incanalerà nell'arteria stradale in questione; a determinarne la spesa, ad indicarne la copertura ».

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

RIVA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel pregevolissimo suo discorso a conclusione della discussione sul bilancio del passato esercizio, ella, signor ministro, ebbe così ad esprimersi: « ...come, attraverso la ricostruzione, veramente onerosa per lo Stato, degli impianti ferrotranviari in concessione distrutti o anche solo danneggiati dalla guerra si sia pervenuti da un lato ad approfondire l'esame delle condizioni di disagio economico delle aziende e, per altro verso, allo studio delle provvidenze atte ad assicurare alle stesse il ritorno all'equilibrio o a disporre la loro sostituzione con servizi automobilistici ».

« Il fenomeno (dell'andamento passivo delle imprese ferroviarie in concessione) trae principalmente origine – continuava il ministro – dalla crisi economica generale verificatasi nel dopoguerra e dalla vetustà degli impianti che non rispondono più alle esigenze attuali del traffico, alla cui sodisfazione il rapido progresso della tecnica offre mezzi sempre più perfetti ed efficienti. È sembrato quindi necessario da un lato aumentare l'efficienza dei servizi, sostituendo o migliorando i mezzi tecnicamente superati e, dall'altro, adeguare alle mutate condizioni economiche delle ferrotranvie la sovvenzione di esercizio in vista anche della necessità di sottrarre i bilanci delle aziende a un pareggio conseguito mediante l'erogazione dei sussidi straordinari ».

« A tali criteri – è sempre il ministro che parla – si è informata appunto la legge 2 agosto 1952, n. 1221. Ma dall'opera di potenziamento e adeguamento degli impianti non deve andare disgiunta quella diretta al ridimensionamento di essi alle effettive esigenze del traffico da servire e alla convenienza economica di servirlo su rotaia; occorrerà pertanto preoccuparsi seriamente di provvedere alla sostituzione con servizi automobilistici di quelle linee e di quei tronchi che, attraverso un

accurato esame, risultino non più utili e vitali. La commissione interministeriale per l'ammodernamento – ha concluso il ministro – ha finora deliberato o proposto, in applicazione della legge 2 agosto 1952 n. 1221, la sostituzione con servizi stradali di tronchi ferroviari e tranviari per chilometri 2.570, cioè circa il 22 per cento. Tra l'altro sono da ricordare le linee Isili-Villacidro, Villamar-Ales, Gairo-Jerzu e Monti-Tempio delle ferrovie sarde, l'intera rete delle ferrovie varesine, delle ferrovie cremonesi e delle ferrotranvie principali veronesi, le linee Reggio-Boretto e Bagnolo-Carpi delle ferrovie reggiane, la ferrovia Bribano-Agordo ed altre minori. In sostanza, si tratta di eliminare i rami del traffico che nelle condizioni attuali non sodisfano alle necessità delle popolazioni interessate, che non giustificano sacrifici finanziari per un potenziamento o per un ammodernamento e che costituiscono per lo Stato un onere assolutamente ingiustificato ».

Esatto, signor ministro: io non posso che sottoscrivere le sue affermazioni, ma vorrei aggiungere qualche osservazione che forse è sfuggita alla sua attenzione.

La legge 2 agosto 1952, n. 1221, sull'ammodernamento delle linee ferrofilotranviarie prevede al comma *c*) dell'articolo 1 quanto segue: « Il ministro dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale prevista dall'articolo 12 della legge 14 giugno 1942, n. 410, integrata a termini dell'articolo 10 della presente legge e tenuto conto anche delle funzioni economico-sociali delle singole linee, determina: .... *c*) per quali linee o tronchi di linee ferroviarie o tranviarie possa farsi luogo alla sostituzione dei servizi su rotaia, alle stesse condizioni tariffarie, con servizi stradali paralleli, facendo salva la permanenza dei diritti acquisiti, sia per la retribuzione che per la stabilità dell'impiego e la previdenza del personale che verrà utilizzato e al quale si ricorrerà per il nuovo servizio con assoluto carattere di priorità. Il confronto economico fra il sistema attuale ed il nuovo dovrà tener conto della permanenza del trattamento sindacale di cui sopra.

La eventuale soppressione della linea considerata non suscettibile di risanamento deve essere disposta con apposita legge ».

La legge fa precisa menzione come, nel confronto economico fra il sistema ferrotranviario attuale e il servizio su strada parellela, si debba tener conto della permanenza delle esigenze ed oneri di carattere sindacale, mentre non fa menzione di nessun altro onere da iscriversi al passivo del bilancio economico.

Si è cioé completamente dimenticato uno dei fattori essenziali del servizio: « la strada ! ».

Quando – come previsto dal predetto articolo – si disponga per legge speciale la soppressione di un tronco di ferrovia o tranvia esistente ed in regolare servizio e si determinino le caratteristiche del materiale mobile e le modalità di esercizio del servizio automobilistico sostitutivo sulla strada ordinaria, il ministro dei trasporti ha, è vero, esaurito il suo compito. Ma non è men vero che nel quadro del complessivo interesse e bilancio della zona già servita dalla linea soppressa, il problema non si esaurisce qui.

Non sarà più solo il ministro dei trasporti che si deve preoccupare della cosa, siamo d'accordo, ma egli dovrà senz'altro intervenire, quando gli enti pubblici statali o locali proprietari della strada, avranno non solo il diritto, ma il dovere di fare presente che non si può di punto in bianco rovesciare sulla « arteria parallela », quasi sempre insufficiente anche al normale traffico stradale contemporaneo all'esercizio della linea ferrotranviaria, tutto il traffico della linea – e per debole che esso sia – senza preoccuparsi di come questo traffico potrà sovrapporsi a quello normale già esistente, evitando di provocarne l'intasamento o per lo meno condizioni di transitabilità difficile e pericolosa.

Può anche darsi il caso che quanto prospettato sopra non avvenga; e cioé che il maggior traffico, che si riversa improvvisamente sulla «strada parallela» alla linea soppressa e proveniente appunto da questa, non provochi sulla strada condizioni di transibilità gran che più difficili e pericolose.

Questo sarà evidentemente il caso del trasferimento del traffico complessivo di una linea ferrotranviaria con debole servizio, quasi esclusivo di viaggiatori e collettame, passante su di una arteria stradale di grande comunicazione e lontana dalla saturazione del traffico.

Sembra però che ciò non debba giustificare la mancanza di un esame preventivo dell'importante questione: esame che dovrebbe venire eseguito proprio in sede di quella commissione interministeriale (eventualmente per tale occasione ampliata con la presenza del rappresentante dell'ente proprietario della strada) alla quale è per legge demandata la decisione sul trasferimento del traffico dalla rotaia alla strada.

E, nella trattazione di un siffatto problema, si dovrebbe impostare un confronto

economico sulla base del « bilancio dei costi di trasferimento », secondo il metodo moderno, così magistralmente illustrato e già applicato a svariati problemi dal chiarissimo professor ingegnere Corrado Guzzanti, e che tutti gli studiosi di economia e di tecnica dei trasporti certamente avranno avuto agio di conoscere attraverso la stampa tecnica specializzata.

È necessario stabilire il principio che non si può deliberare la soppressione di una linea ferroviaria o tranviaria, ed il passaggio del traffico relativo ad un'arteria stradale parallela, senza preoccuparsi delle possibili conseguenze di tale improvviso trasferimento del traffico; e senza stabilire e deliberare contemporaneamente quali eventuali perfezionamenti debbano essere apportati con immediata decorrenza alla strada in questione; onde permettere senza inconvenienti l'inserzione del maggior volume di traffico in quello normale.

Tale principio deve avere « forza esecutiva » per l'immediato inizio dei lavori previsti; ragione per cui deve scaturire da apposita norma legislativa.

Ed è questa norma legislativa necessaria integrazione della legge sull'ammodernamento ferrofilotranviario.

Le forme d'intervento, le modalità, le competenti istanze possono venir regolate in modi diversi; e non sarebbe certo questa la sede per discuterne.

Quello che importa è la sanzione per norma di legge del principio che « abolendo una linea ferrotranviaria si devono esaminare le conseguenze dello spostamento del traffico sull'arteria parallela », e stabilire l'eventuale entità dei lavori da compiere per mettere la strada – qualunque ente pubblico ne sia il proprietario – in condizioni di smaltire senza inceppamenti e senza pericolo l'intero traffico che, a ferrovia abolita, s'incanalerà sull'arteria stradale in questione.

Abbiamo detto sopra che non è il caso d'impostare in questa sede un confronto economico tipico del problema che ci interessa, in base al « bilancio dei costi di trasferimento ».

Giova fare presente, però, che, trattando il caso generale, io ho sott'occhio un caso contingente particolare, che sembra opportuno ricordare.

Si tratta della già deliberata e attuata soppressione della ferrovia agordina.

È superfluo qui fare la storia di questo tronco di ferrovia a scartamento normale, sorto anzitutto per il trasporto del minerale delle miniere di Agordo (valle Imperina), in concessione alla società anonima Montecatini. Il tronco ferroviario è a trazione elettrica, e da Bribano ad Agordo è lungo circa trenta chilometri; esso iniziò l'esercizio nel gennaio 1925, vivacchiando fino a questo anno con coefficienti d'esercizio sempre più sfavorevoli (che negli ultimi tempi superavano il rapporto 2.00).

È evidente che in tale condizione si pensasse alla soppressione del tronco in parola, anche perché, per quanto riguarda il servizio viaggiatori, esso non serviva che in minima parte alle comunicazioni dirette fra l'agordino e il capoluogo di provincia, mancando la già prevista e approvata costruzione del breve raccordo Mas-Belluno.

A questo punto sorge però impellente il problema della viabilità della strada agordina, cioè di quella strada parallela alla ferrovia, sulla quale ora si dovrà riversare l'intero traffico da e per la vallata del Cordevole.

Oggi il maggior movimento dei viaggiatori sulla strada (autoservizi sostitutivi della ferrovia), non è certo preoccupante; ma così non si può dire delle merci; queste nel movimento da monte a valle consistono in gran parte nel minerale delle miniere della valle Imperina, che oggi rappresenta, e che in un futuro più o meno lontano potrebbe ancor più rappresentare, una massa di trasporto veramente cospicua.

È ben evidente quindi che le autorità locali e provinciali si abbiano a preoccupare seriamente dell'aumento del traffico sulla strada agordina in seguito alla cessazione d'esercizio del tronco ferroviario parallelo.

La strada agordina nel tratto fra Mas e Agordo aveva una larghezza media di metri 7,50 - 8.

All'epoca dell'impianto della ferrovia Bribano-Agordo, una parte della sede stradale venne occupata dal binario, su di una lunghezza complessiva di circa 14 chilometri; su questo tratto la larghezza del piano viabile della strada agordina venne per tal modo ridotta a metri 5,50 in media.

Per riportare la strada alla larghezza primitiva di metri 8 sono necessari lavori di adattamento, che implicano movimenti di materiali per adeguare le livellette, la massicciata, la cilindratura e la nuova pavimentazione generale a manto bituminoso: in linea di massima si è valutata una spesa complessiva per questi lavori di circa 300 milioni.

Questi 300 milioni, nel caso particolare che abbiamo voluto ricordare, rappresentano

appunto quell'importo di cui si sarebbe dovuto tener conto in un « bilancio dei costi di trasferimento », secondo le considerazioni generali sopra esposte.

Vogliamo ancora ricordare come si sia obiettato che, se il risultato del « bilancio dei costi di trasferimento » dovesse risultare negativo, si avrebbe come logica conseguenza l'indicazione dell'opportunità di mantenere in vita la ferrovia o tranvia in questione, anche se con bilancio d'esercizio deficitario, piuttosto che eseguire i necessari lavori stradali per lo smaltimento sicuro dell'intero traffico.

L'osservazione è giustissima: però questo caso specifico non sembra infirmare l'importanza dell'esame delle conseguenze del trasferimento del traffico, come detto sopra; anzitutto perché, in ogni caso, è sempre utile aver ben chiara, per un più approfondito esame della particolare situazione, la variazione del costo globale sociale, in relazione al trasferimento del traffico da un sistema di comunicazione all'altro.

In particolare sembra poi potersi considerare come assai desiderabile ed utile l'indicazione che, applicando la teoria del bilancio dei costi di trasferimento, si può ottenere nei casi-limite: e cioè del massimo importo che può venire speso nel miglioramento e perfezionamento della strada, perchè il risultato del detto bilancio sia uguale a zero: cioè quando l'onere globale sociale rimane inalterato.

Mentre poi, se nei casi di un risultato del bilancio positivo si tratta di provvedere alla sistemazione stradale riconosciuta necessaria, nel caso di una risultanza di bilancio decisamente negativa si potrebbe prevedere per disposizione di legge un ulteriore e più completo esame della questione, o in altra sede, o presso la stessa commissione opportunamente amplata.

Queste brevi considerazioni sono affidate a un ordine del giorno, che ho avuto l'onore di presentare insieme con i colleghi Dazzi e Corona, e che considero, con queste brevi parole, svolto, affidandolo alla sua attenzione, signor ministro, e all'approvazione della Camera.

Mi consenta, signor ministro, di aggiungere brevi considerazioni che sono presenti alla sua mente, come ella ha dimostrato nel discorso tenuto a Napoli il 13 febbraio 1956 al convegno degli autotrasportatori; osservazioni e considerazioni che meritano di essere formulate in ordine a questo settore, cioè a quello degli autotrasporti di merci. Si tratta di un argomento della massima attualità, specie per la riforma della vigente legislazione in materia già preannunciata da lei, signor ministro, e che, a quanto risulta, sarebbe ormai in una fase di avanzata elaborazione.

Al riguardo, data l'importanza che il problema riveste sia per l'economia nazionale, sia per le categorie degli operatori, sia per gli altri ambienti interessati, riterrei opportuno sollecitare una precisazione da parte del ministro, al quale raccomando, comunque, di voler seguire con speciale cura tale problema in modo da tradurre al più presto in realtà operante la riforma in parola, dalla quale dovrà derivare il migliore assestamento economico del settore e, in analogia a quanto da tempo avviene in tutti i paesi civili, a quella indispensabile disciplina di esercizio dell'autotrasporto che da anni è richiesta dalla stessa categoria degli autotrasportatori.

È inutile ricordare all'onorevole Angelini quanto impellente sia l'attuazione della riforma di che trattasi: egli conosce perfettamente la situazione dell'autotrasporto per averla sempre seguita con particolare cura anche prima del suo attuale incarico, ed i problemi che esigono più pronta ed adeguata soluzione, fra cui, senza dubbio, assumono importanza preminente anche quelli relativi alla unificazione dei servizi concernenti l'attività e l'esercizio dell'autotrasporto, ed il coordinamento fra i sistemi concorrenti strada rotaia, da attuarsi su una base di parità assoluta, di cooperazione e di intesa tra i due settori.

In tale campo ella, onorevole ministro dei trasporti, ha più volte ribadito il suo punto di vista sull'Ente autotrasporti merci, ente di diritto pubblico, istituito come è noto con il decreto-legge 19 luglio 1946, n. 39, convertito con modificazioni nella legge 5 gennaio 1953 n. 33, che dovrebbe assolvere tutte le funzioni di carattere pubblico riguardante il settore dell'autotrasporto di merci. Per un servizio di interesse pubblico e della mole dell'autotrasporto di merci in Italia, come bene ha recentemente affermato l'onorevole ministro, lo Stato evidentemente non può disinteressarsi, ma può adeguatamente provvedere alle sue necessità di disciplina e di assistenza, nel modo voluto e con criteri amministrativi moderni, attraverso la stretta collaborazione della amministrazione pubblica con i rappresentanti degli stessi operatori i quali trovano appunto in un ente di diritto pubblico, come l'« Eam », la confluenza delle proprie esigenze. Questo, mi pare, è il pen-

siero dell'onorevole ministro, se ho ben compreso.

Si può a questo aggiungere che, utilizzando l'organizzazione capillare di detto ente per l'unificazione dei servizi, per l'assolvimento delle funzioni di carattere pubblico riguardanti il settore dell'autotrasporto, e per realizzare le necessarie premesse per le intese di coordinamento, si opererà anche in precisa armonia con i criteri del decentramento amministrativo la cui effettiva attuazione è alla base dell'indirizzo parlamentare e di Governo. Si verrebbe, infatti, a decentrare funzioni statali ad un organismo agile, in grado di agire con snellezza ed immediatezza, non sempre proprie dell'amministrazione accentrata, a tutto vantaggio degli utenti e dell'economia dei servizi. Del resto, l'Ente autotrasporto merci fra i suoi compiti istitutivi ha già espressamente quello di assolvere funzioni che gli vengono delegate dalla pubblica amministrazione, e sta da tempo assolvendo di fatto tali funzioni per conto del Ministero dei trasporti, avendo altresì realizzato in pratica una prima unificazione dei servizi con lo svolgimento, sotto il profilo assistenziale, di tutte le pratiche relative alla circolazione dei mezzi e all'attività dell'autotrasporto, con rilevante economia per gli operatori e notevole risparmio per lo Stato. Poiché tutto ciò è indubbiamente apprezzabile nell'interesse superiore, sarebbe auspicabile che, per una necessaria maggiore chiarezza dei rapporti e delle responsabilità, oltre che per ragioni di controllo, e anche perché non sembra equo che compiti di tale mole e portata svolti dall' « Eam » a beneficio della pubblica amministrazione non figurino ufficialmente, l'onorevole ministro, con idonei provvedimenti, facesse in modo di discriminare formalmente e compiutamente tale materia. E questo auspicio è ampiamente giustificato e rassicurato da quanto ella, signor ministro, ebbe ad affermare nel citato discorso di Napoli, che desidero qui ripetere a conclusione di questo mio modesto intervento. Ella disse a proposito di questo ente, che spesso con evidente tendenziosità si vuol porre in discussione: « Debbo confermare il mio punto di vista, che del resto voi già conoscete e che ho espresso recentemente nel mio discorso al Parlamento in occasione della discussione del bilancio dei trasporti: l' « Eam » è un ente di diritto pubblico cui vorremmo demandare tutte le funzioni di carattere pubblico che riguardano il settore dell'autotrasporto di merci. Per un servizio di interesse pubblico e della mole dell'autotrasporto di merci in Italia, lo Stato evidentemente non può disinteressarsi, ma può adeguatamente provvedere alle sue necessità di disciplina e di assistenza nel modo voluto e con criteri amministrativi moderni, attraverso la stretta collaborazione dell'amministrazione pubblica con i rappresentanti degli stessi operatori, i quali trovano la confluenza delle proprie esigenze, appunto in un ente di diritto pubblico ».

Anche queste mie modestissime osservazioni hanno formato oggetto dell'ordine del giorno che ho presentato insieme con i colleghi Corona e Dazzi e che raccomando all'attenzione e alla accettazione del ministro e all'approvazione della Camera. (*Applausi al centro*).

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

COLLEONI. Il mio intervento odierno sul bilancio dei trasporti è lo svolgimento, almeno in parte, anticipato dell'interpellanza presentata il 22 febbraio scorso da me e dai colleghi Biaggi, Cavalli, Belotti e Pacati.

La nostra richiesta di allora traeva origine non solo dall'investimento ferroviario avvenuto a Cassano d'Adda al principio di febbraio, ma dalla riconosciuta grave situazione nella quale si svolgono i trasporti ferroviari tra le stazioni di Treviglio centrale e Treviglio ovest con Milano centrale, situazione ormai ampiamente riconosciuta e ammessa da tutti; tecnici ferroviari, esponenti dell'industria e del commercio, personale viaggiante delle ferrovie ed in primo luogo, i più direttamente interessati, i viaggiatori di ogni categoria e ceto che ogni giorno debbono recarsi a Milano per ragioni di lavoro.

L'argomento che mi sforzerò di illustrare riguarda in modo particolare il trasporto degli operai che dalle province orientali della Lombardia – Bergamo, Brescia e Cremona – si recano per ragioni di lavoro quotidianamente a Milano. Non farò quindi la « filosofia dei trasporti » come ha fatto taluno che mi ha preceduto, dibattendo il problema della concorrenza fra strada e rotaia, e che ha condotto l'onorevole Sensi a rievocare perfino l'ombra di Cavour, ma affronterò il problema nei suoi termini concreti fornendo all'attenzione sua, onorevole ministro, e del relatore dei dati statistici molto interessanti.

L'origine di queste nostre richieste sui trasporti operai è abbastanza remota. Lo scorso anno, concluse lunghe discussioni già fatte nei capoluoghi di provincia e in periferia della regione lombarda, si addivenne a un convegno, promosso dalle « Acli » lombarde,

a Milano, e al quale parteciparono anche il sottosegretario Mannironi in rappresentanza del Ministero, l'ingegner Forte ed altri valenti tecnici ferroviari, nonché rappresentanti delle camere di commercio delle province lombarde. In seguito, la preoccupazione sulla situazione interna dei trasporti ferroviari, cioè quello che avviene sui treni, provocò un altro convegno il 23 novembre 1955 a Treviglio, il convegno dei cosiddetti nuclei viaggianti. Ed è talmente preoccupante viaggiare su quei treni che gli operai hanno sentito la necessità di organizzarsi per mantenere almeno una situazione decente nei rapporti fra i viaggiatori. In queste discussioni si sono messi in luce problemi di fondo che abbiamo cercato di affrontare attraverso studi promossi direttamente da noi.

Anzitutto, quanti sono gli operai che si recano a Milano ogni giorno? Io ho fatto fare una indagine che è stata condotta dall'unione dei comuni bergamaschi. Tutta la provincia si può dire che è interessata alle comunicazioni con Milano per i propri operai. Ebbene, le indagini le abbiamo condotte su due fonti diverse: anzitutto, come è ovvio, al compartimento di Milano, dove dalle tabelle di vendita giacenti si è rilevato il numero dei settimanali rilasciati agli operai per Milano dalle singole stazioni ferroviarie; indi, presso l'ispettorato della motorizzazione si sono rilevate le società concessionarie e le autolinee ordinarie operaie esistenti per il servizio di collegamento con Milano. Questi sono dati ufficiali che possono essere forniti anche dal Ministero. Abbiamo perciò voluto avere una conferma attraverso un'altra fonte.

È notorio che tutti gli operai che lavorano sono iscritti, per legge, all'Istituto nazionale assistenza malattie. Gli operai che risiedono in una provincia sono assistiti in essa anche se lavorano e pagano i contributi fuori della stessa. Conseguentemente l'« Inam » e la sua sede di Bergamo in particolare ci sono stati di largo ausilio per avere un'altra serie di dati da mettere a confronto con quelli ufficiali rilevati dal compartimento. Ebbene, le nostre indagini hanno concluso con una differenza di poche centinaia di unità. Pertanto i dati che io stesso esporrò hanno il massimo di attendibilità.

Ogni giorno dalle stazioni di Bergamo, Verdello, Treviglio, Ponte San Pietro, Cisano, Calolzio, Caravaggio, Morengo, Romano, Calcio, ben 18.192 unità vengono trasportate con abbonamento settimanale, operaio od impiegatizio. A fianco di questa notevolissima massa di persone che si servono dei mezzi ferroviari, vi sono le linee automobilistiche per operai o le linee in concessione; così muovono su Milano altre tredici linee su strada, quasi tutte gravitanti sull'autostrada oppure nella loro ultima parte di percorso sulla padana superiore, statale n. 11, trasportando un totale di altre 2.890 unità. Dalla sola provincia di Bergamo 21 mila unità lavorative devono essere trasportate ogni giorno a Milano. Ma per rendersi conto della portata e della vastità del problema e della sua complessità bisogna tener conto dei viaggiatori provenienti da Brescia e Cremona che confluiscono a Treviglio e che non si è lontani dal vero nel valutarli a circa 6.500 unità giornaliere. Ma da Treviglio in poi vi sono ancora cinque stazioni prima di arrivare a Milano, e tutti gli accelerati o i locali che fanno servizio in queste stazioni intermedie raccolgono una notevole massa, valutata attorno alle 5 mila unità di lavoratori della provincia di Milano; che salgono a Cassano, Trecella, Melzo, Vignate, Pioltello Limito.

In totale quindi, solo per ferrovia, non siamo lontani dal vero se riteniamo che nel tronco Treviglio-Milano (anche se depuriamo il totale, per la parte che riguarda il percorso Bergamo-Usmate-Sesto-Milano, di qualche migliaio di operai) le unità quotidianamente trasportate ascendano a 25.000 circa. Un nostro settimanale, che si pubblica a Treviglio, allarmato per questa situazione, ha condotto una interessante indagine in proposito, rilevando che a Milano centrale arrivano ogni giorno 180 treni per complessive 1.100 vetture che trasportano 70 mila viaggiatori; a Milano Porta Nuova (Varesine) 45 treni per complessive 200 vetture che trasportano circa 15 mila viaggiatori. Dobbiamo aggiungere poi la massa che viene dalle stazioni periferiche di Milano: Greco, Lambrate, Rogoredo, Milano Porta Romana, Milano Porta Genova, San Cristoforo, Certosa e Bovisa.

Ma mentre le province occidentali della Lombardia, in particolare quella di Varese e la limitrofa provincia di Novara, sono servite da linee vicinali dello Stato, quali le « Varesine », strettamente disimpegnate e distine dalle linee di grande traffico e di importanza nazionale e internazionale quale la Milano-Torino, o da ferrovie private come la « Nord », la parte orientale della Lombardia per il traffico con Milano non ha altro sbocco che il sistema ferroviario dello Stato. La sua situazione è ben descritta da varie

indagini condotte da quotidiani e settimanali come l'*Eco di Bergamo*, il *Popolo cattolico*, l'*Italia* e *La Notte*, tutti giornali che si sono occupati di questo grave problema.

Ci troviamo in questa situazione per il tronco Treviglio-Milano. Su certi treni, rispetto agli 80 posti a sedere di cui dispone una vettura, i viaggiatori che si sono contati salgono a 130-150. Non è più possibile aumentare la lungheza dei treni; vi si oppongono due ragioni chiare: in primo luogo la resistenza dei ganci di trazione, che rende pericolosa la situazione. Infatti denuncerò in seguito quante rotture di convogli si sono verificate in questi ultimi tempi; e quando si rompe un convoglio in linea, onorevole ministro, per gli operai significa la perdita di un'ora di lavoro, con conseguente multa quando arrivano allo stabilimento. Non è più possibile sperare di migliorare la situazione. In secondo luogo perché i marciapiedi per lo incarrozzamento sono assolutamente insufficienti, ed i viaggiatori corrono grave rischio e pericolo per il fatto di dover salire e scendere dalla massicciata ferroviaria.

Ora, questa situazione grave non è certo imputabile al personale ferroviario. Devo dare atto qui e riconoscere che il personale ferroviario di ogni ordine, dal capo-compartimento, ing. Forte – l'ingegner Forte era un emerito movimentista, riconosciuto tale in tutta la Lombardia e ritengo quindi che anche gli attuali dirigenti, sotto la sua guida, facciano tutto il possibile per immettere quanti più treni si può nel tronco Treviglio-Milano – al capo del servizio traffico dottor Targia, al personale viaggiante, ai capistazione fino ai più umili manovali, hanno fatto e fanno tutto il possibile, compatibilmente con la potenza dei mezzi e degli impianti, per migliorare la situazione. Ma dice un vecchio detto latino: *nemo ad impossibilia tenetur*. Può invece dirsi che nel tronco Treviglio-Milano si sia fatto anche l'impossibile attraverso lo sforzo, la dedizione, lo spirito di sacrificio degni del più alto encomio e riconoscimento. E mi è grato darne atto nella sede più alta, qui in Parlamento.

Quindi vorrei che ella, onorevole ministro, così sensibile agli aspetti sociali, potesse, attraverso incaricati o ispettori mandati direttamente dal Ministero, avere un'esatta visione di come si viaggia. Ho detto prima: viaggiatori pigiati all'inverosimile; invece di 80 per carrozza, 130-150. E badi, l'ho verificato di persona. Dalle 4,48 del mattino – primo treno utile per recarsi da Treviglio a Milano – fino alle 8,01, ultimo treno utile per gli impiegati che si recano negli uffici, li ho provati tutti, ci sono 18 treni. Su tutti i treni si verifica un intasamento, una situazione talmente dura, che dà luogo ad inconvenienti veramente gravi sotto tutti i profili, particolarmente sotto quello umano, perché un minimo di comodità è necessario. Non posso dimenticare ciò che l'assistente regionale delle « Acli » di Milano, in un suo breve commento nella riunione del settembre scorso, diceva: « Ecco, potrei parafrasare il Vangelo: cercate di far viaggiare gli altri come vorreste viaggiare voi ». E diceva queste parole angustiato anche egli, per le continue lamentele che pervengono ad organizzazioni di qualunque tipo, ai sindaci e ai parroci.

Ho assistito, onorevole ministro, a fatti di questo genere: operai che salgono a Treviglio, o che provengono da Chiari, da Rovato o da altre stazioni della linea di Brescia e dall'alto cremonese o dal basso bergamasco, e debbono scendere alle stazioni intermedie, tra Treviglio e Milano per recarsi al lavoro per esempio alla « Tudor » o alla « Galbani » di Melzo o in altre grosse aziende lungo il percorso, sono obbligati a scendere servendosi dei finestrini.

E noti, signor ministro, non stanno solamente pigiati nei corridoi; non sono in piedi solamente sulle piattaforme, ma nei compartimenti dalla capienza di otto persone ve ne sono dodici o tredici. E allora accadono queste scene: il treno ferma a Melzo, deve ripartire, Un operaio che si trova al centro di una vettura stipata, non può raggiungere la portiera, apre il finestrino e salta fuori. Fatti di questo genere ne accadono spessissimo tra Treviglio e Milano; nessuna meraviglia se qualcuno ci lasci le gambe e qualche volta anche la vita.

E badi, signor ministro: tutto ciò avviene in un clima di animosità e di invettive tutt'altro che edificante. Non le dico poi l'aspetto morale per le giovani, operaie e impiegate. Molte donne si recano oggi al lavoro a Milano. Senza contare gli incidenti che si verificano per l'impossibilità di un serio ed accurato servizio di controlleria, e che spesso degenerano in discussioni antipaticissime col personale viaggiante quando questo deve fare dei motivatissimi rilievi. Motivatissimi, dicevo, perché da questa ressa nascono abusi chiari e precisi. Non tutti sono onesti al punto da prendere sempre il proprio biglietto: sanno che la controlleria non si fa mai, sanno che all'uscita e all'entrata in stazione non è possibile tentare il controllo, e allora viaggiano senza biglietto: di qui le discussioni e gli incidenti ai quali accennavo,

quando questi viaggiatori sprovvisti di biglietto vengono « pescati » dal personale che non fa altro che il proprio dovere.

Una delle indagini compiute nella zona del Bergamasco ha messo in luce la lentezza dei mezzi per recarsi dalla zona periferica a Milano. Signor ministro: siamo in queste condizioni. I colleghi onorevoli Sensi e Priore hanno fatto riferimento alla lentezza dei loro trasporti; ma in Lombardia la situazione non è meno grave quando penso che per coprire i 34 chilometri intercorrenti tra Treviglio e Milano spesso questi treni impiegano un'ora, un'ora e dieci, un'ora e un quarto.

E non parliamo poi dei disgraziati che provengono dalle valli bergamasche: Brembana e Seriana. Vi sono delle persone provenienti dal basso lago d'Iseo che debbono levarsi ad ore impossibili.

Abbiamo fatto una rilevazione statistica, accertata col massimo di garanzia e di serietà, sulle ore impiegate per recarsi al lavoro da parte degli operai bergamaschi, e sono risultati i seguenti dati: ore tre: n. 1.600 operai in estate, n. 726 operai in inverno (la differenza è data dalla massa di operai edili che in estate gravitano su Milano); ore quattro: n. 6.024; ore cinque. n. 5.200; ore sei: n. 3.352; ore sette: n. 1.156; ore otto: n. 1.209.

Signor ministro: quando un operaio deve lavorare otto ore in fabbrica aggiungendo magari un'ora o due di straordinario, e poi deve sobbarcarsi altre otto ore di treno, me lo sa dire in che condizioni si trova dal punto di vista fisico, umano, morale?

In questo clima di disagio e di stanchezza estrema si inseriscono i gravi incidenti i quali per fortuna, fino ad oggi, non hanno provocato molte vittime umane. Mi riferirò al più recente: investimento di Cassano d'Adda. Per fortuna solamente un morto e quaranta feriti. Debbo ringraziarla, signor ministro, per ciò che ella ha fatto in quel momento. Ella non ha esitato a venire su, ha visitato i feriti, ha confortato le famiglie e debbo ringraziarla proprio a nome loro, che hanno apprezzato con molta simpatia la sua visita.

Ma, signor ministro: di chi la colpa? Di tutti e di nessuno. Mi ci metto anch'io fra i colpevoli perché non abbiamo portato l'amministrazione a risolvere il problema di fondo.

Ma vi è stato un altro incidente di gravità ben diversa e ben più vasta. Nel 1953, nell'autunno, un treno locale, Milano-Rovato, se non erro (comunque non andava oltre Brescia), superata la stazione di Treviglio, veniva messo a ricovero nella stazione di Vidalengo per dare la precedenza al rapido Milano-Venezia. Il fatto è avvenuto durante la sera. Gli operai, imbestialiti perché quasi tutte le sere venivano mandati a ricovero, sono scesi dal treno e hanno obbligato il capo stazione a bloccare il rapido e a rimettere in linea il loro treno locale per arrivare a casa, almeno una volta tanto, in ora ragionevole. Non certo approvo l'operato di questi viaggiatori, i quali poi furono individuati, denunciati e condannati. Ma, onorevole ministro, condivido l'opinione dell'allora ministro dell'interno onorevole Fanfani che fece rilievi molto validi al Ministero dei trasporti affinché si risolvessero questi problemi.

Si adopera, per i trasporti operai, un materiale ormai deteriorato per il lungo uso, che non dà un minimo di garanzia dal punto di vista della funzionalità e della sicurezza.

Di frequente avviene la rottura dei ganci di trazione, e nella ultima stagione invernale si sono verificati ben sette spezzamenti di convogli, con conseguente ritardo di almeno un'ora, nelle seguenti località: Cassano, il 14 novembre 1955; Morengo, il 18 dicembre 1955; Morengo, il 10 gennaio 1956; Treviglio centrale il 28 dicembre 1955; Chiari il 13 gennaio 1956; Treviglio Ovest il 27 gennaio 1956, Melzo l'8 gennaio 1956.

Abbiamo in tal modo fatto una disamina completa della situazione dei trasporti tra Treviglio e Milano: È giunto il momento di tirare qualche conclusione. Ebbene, quali soluzioni proporre? Bisogna tener presenti i due aspetti: quello per ferrovia e quello per strada. Per il primo è matura la soluzione che già le ferrovie dello Stato hanno realizzato ad occidente di Milano per le province nord-occidentali della Lombardia, in particolare la provincia di Varese, e per quella piemontese di Novara.

Nel 1932 (allora ero molto giovane) cominciavo i miei passi nelle officine del milanese. Allora lavoravo a Rho. Quale era la tragica situazione? Onorevole ministro, ho cominciato a 13 anni a prendere i treni per recarmi a scuola prima, al lavoro dopo. Mi recavo da Treviglio a Rho. Sono circa 53-54 chilometri giornalieri, con una rottura di carico a Milano. Ebbene, entrava allora in funzione il nuovo tracciato, dopo la inaugurazione della stazione di Milano centrale. Però, da Milano Certosa a Rho sia le Varesine di Porta Nuova, sia il Torino insistevano sui due binari esistenti in quel tronco. Come hanno risolto il problema i tecnici ferroviari? In questo modo:

disimpegnando il traffico vicinale di Varese dal traffico nazionale da Torino a Milano, affiancando nel tratto Milano Certosa-Rho altri due binari che sottopassano all'altezza di Pero e continuano parallelamente fino a Rho. In questo modo hanno reso possibile di disimpegnare l'afflusso dei viaggiatori locali, quasi tutti operai, da quelli che provengono dalle lunghe distanze.

Il problema si ripete per la parte orientale di Milano. Oggi abbiamo questa situazione: da Pioltello Limito a Milano corrono già quattro binari. Due sono i residuati del vecchio tracciato rispetto alla nuova stazione di Milano centrale e talvolta con qualche treno pomeridiano si viaggia su questi altri due binari da Pioltello Limito, per concedere una precedenza al Trieste-Parigi.

Il problema è di aumentare questo tronco a quattro binari: ed il tratto è relativamente breve. Pioltello Limito-Treviglio centrale, comporta una distanza che non va al di là dei 20 chilometri. Conseguentemente il problema non è insolubile. Vedo invece un altro pericolo nella situazione, pericolo di altra natura. Da troppe parti si sostiene la « direttissima », l'« economicissima », la « frequentissima », fra Bergamo e Milano, e da parte di un gruppo di tecnici ho sentito che si penserebbe ad una soluzione Verdello-Pioltello Limito.

Ora, a parte che questa situazione investe due poderosi manufatti sul Brembo e sull'Adda, con tutte le conseguenze di spesa che ne derivano, a parte una maggiore lunghezza di 7 chilometri, io temo un'altra eventualità: che, per le situazioni di bilancio, che sono chiare ed evidenti, queste proposte trovino un'accoglienza molto ampia, con la tacita e non espressa volontà che, non essendovi i mezzi, non si attueranno mai. E, invece, una soluzione Treviglio-Pioltello Limito io l'ho vista caldeggiata anche dall'ingegner Di Raimondo, nella riunione del febbraio scorso a Milano e ribadita dall'ingegner Forte, in una conferenza sulla situazione dei trasporti ferroviari. Quindi, io mi permetterei di aggiungere a tante autorevoli proposte anche la mia, perché ella, signor ministro, voglia prendere in esame questa situazione. Non è possibile tergiversare. Non bastano il blocco automatico in linea e il miglioramento dei servizi di controllo nelle varie stazioni, proposte che ho visto caldeggiate nella relazione dell'ingegner Di Raimondo. Non bisogna dimenticare che fra le 4,48 e le 8 del mattino, da Treviglio a Milano corrono 18 treni: uno ogni 10-11 minuti. Non è, perciò, possibile incanalare altri convogli senza rischiare di ripetere, nonostante gli impianti migliorati che si vanno a porre in essere, il disastro di Cassano. E buon per noi che, in quella circostanza, si trattava di un locale, che aveva già scaricato un numero notevole di viaggiatori! Pensate cosa sarebbe successo se si fosse trattato, invece, di un treno per Brescia o Cremona: si sarebbero avuti almeno un centinaio di morti! È, quindi, un problema che va affrontato assolutamente.

Qui non si tratta di vedere se la linea è attiva o passiva. Essa, almeno per quanto attiene alla frequenza dei viaggiatori, è certamente attiva. Qui si tratta di vedere se noi vogliamo regolare questo traffico indipentemente da quello che si svolge sulla Venezia-Brescia-Milano; si tratta di vedere se vogliamo veramente, una volta tanto, ricordarci che la Lombardia paga il massimo dei contributi allo Stato e ne riceve di ritorno a mala pena un decimo. Se noi non mettiamo quegli operai in condizione di lavorare e produrre bene, diminuiranno anche i redditi in Lombardia, e conseguentemente le tasse che noi paghiamo allo Stato.

E ora un brevissimo cenno alla situazione sulla strada. Ho detto prima, signor ministro, che l'insufficienza dei trasporti ferroviari nella parte orientale della Lombardia – tutti affidati allo Stato, almeno quelli che concorrono su Milano – ci mette in condizione di dover ricorrere, per quanto possibile, ai trasporti su strada. Io giudico, a questo proposito, che la legge sui trasporti in concessione sia ormai superata dagli avvenimenti e dai fatti. Le citerò un esempio, di cui ella è in parte a conoscenza perché ebbi ad interessarla in proposito con lettera. Nel 1941, epoca di guerra, la « Samas », consociata del gruppo Magneti Marelli, veniva portata a Caravaggio, dove rimase fino allo scorso anno, quando l'hanno fatta rientrare a Crescenzago, a sud-est di Sesto San Giovanni. Ebbene, gli operai di quello stabilimento sono costretti a partire da Caravaggio il mattino, alle 5,40, e non possono farvi ritorno che la sera, verso le ore 9. E sono operai specializzati che hanno capacità di riflettere, di valutare la situazione e anche di organizzarsi e, dal momento che non potevano comprarsi una automobile ciascuno, si sono accordati con una autorimessa, hanno preso a noleggio un'autocorriera che, facendo servizio da Caravaggio al nuovo luogo di lavoro, permette loro di partire alle 7,15 del mattino e di ritornare a casa alle 18, con un guadagno di tre ore e mezza sul viaggio in ferrovia.

Non le so dire, signor ministro, gli ostacoli frapposti dal concessionario della linea Chiari-Milano, le pressioni dell'ispettorato della motorizzazione, ecc., nonostante che in questo modo, a parte la comodità ed il risparmio di tempo, la spesa degli operai sia inferiore del 30 per cento al prezzo che potrebbe praticare il concessionario. Io ho seguito attentamente la questione, e proprio stamane abbiamo affidato la vertenza con il concessionario a un avvocato. Mi domando tuttavia, signor ministro, se è lecito che, mentre il direttore di quella fabbrica che risiede a Caravaggio vada a lavorare in automobile, gli operai siano costretti ad alzarsi alle 4 del mattino per far ritorno a casa alle 9 di sera.

Non è più tollerabile una siffatta situazione. Noi dobbiamo lasciare agli operai il diritto di organizzarsi in cooperative di trasporto oppure di noleggiarsi il servizio che credono. Assolutamente non possiamo imporre loro l'obbligo di servirsi del concessionario di linea che, oltre tutto, impone loro dei prezzi maggiori. Io le parlo con calore, signor ministro, perché ho visto il malessere di queste persone, il loro avvilimento e ho constatato la giustezza delle loro richieste.

Se fossimo ricchi, essi dicono, potremmo comprarci un'automobile ogni cinque o sei, andare e venire a nostro piacimento e nessuno ci direbbe niente. Solo perché siamo poveri dobbiamo essere schiavi del concessionario.

Francamente, hanno ragione. Ritengo quindi che la legge sia matura per una revisione sostanziale. Bisogna che diamo la giusta libertà a coloro che devono servirsi ogni giorno per ragioni di lavoro di un mezzo collettivo. Ripeto, la questione è stata affidata ad un illustre avvocato di Bergamo il quale, per altro, ritiene che la legge sia stata male interpretata e che, anche in base ad essa, il diritto degli operai sia stato conculcato. Ho promesso al sottosegretario che gli sottoporrò i rilievi dell'avvocato medesimo.

Affido alla sua ben nota sensibilità umana e sociale, signor ministro, la soluzione di questi angosciosi problemi. Alla richiesta di questi operai, della cui voce io mi faccio eco, avendo toccato con mano la loro penosa situazione, aggiungo quella di numerose altre categorie, aggiungo le preoccupazioni dei sindaci, dei parroci, dei vescovi, dei sindacati che raccolgono le quotidiane lamentele delle buone nostre popolazioni, con l'augurio che esse possano essere finalmente ascoltate, tanto più che le linee cui mi sono riferito non sono certamente passive ma remunerative per il grande apporto che ad esse danno le popolazioni della periferia lombarda dirette alla grande metropoli di Milano. (*Applausi al centro*).

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

CONCAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sono assunto il compito di trattare per grandi linee, e senza alcuna ambizione di approfondire compiutamente il problema, la situazione del personale dipendente dalle ferrovie dello Stato.

Penso che sia opportuno e doveroso fare innanzitutto alcune considerazioni di ordine generale, prima di entrare nel vivo di alcuni problemi specifici; considerazioni di ordine generale, che serviranno a inquadrare meglio la situazione morale, economica e giuridica dei ferrovieri in Italia.

I ferrovieri d'Italia sono una larga schiera di lavoratori, che hanno profuso le loro migliori energie, la più viva intelligenza e il più grande amore a profitto della collettività nazionale.

Penso che non basterebbe però da questa tribuna parlamentare inviare un saluto cordiale, fraterno, e riconoscente a questa larga schiera di lavoratori, se non unissimo alle parole anche i fatti. E i fatti sono l'attuazione, che noi chiediamo, di quelle rivendicazioni che i ferrovieri da parecchio tempo portano all'attenzione degli organi competenti. Non dimentichiamo che dal 1949 al 1955, di fronte ad un aumento del costo della vita pari al 25,57 per cento, la retribuzione media dei ferrovieri è aumentata del 31 per cento con un miglioramento effettivo rispetto al 1949 del 6 per cento. Considerato che nel 1955 la media delle retribuzioni complessive è di lire 54.600 mensili, si può desumere che circa 40 mila manovali e cantonieri hanno ancora un salario inferiore a 40 mila lire mensili. Altri 40 mila ferrovieri, personale esecutivo delle stazioni, personale operaio in genere di trazione, godono tuttora di un salario medio che va dalle 43 alle 48 mila lire mensili. Altri 30 mila ferrovieri del personale di scorta e di macchina godono invece di un salario che va dalle 55 mila alle 60 mila lire.

Solo 35 mila impiegati delle ferrovie dello Stato superano le 60 mila lire mensili di stipendio e solo 3 o 4 mila funzionari e agenti delle qualifiche più elevate superano le 80 mila lire mensili.

Ne consegue che oltre 100 mila ferrovieri sono al di sotto del minimo vitale e che per almeno 80 o 70 mila il salario medio copre appena questo minimo.

Non dobbiamo neppure dimenticare che il numero dei ferrovieri in servizio è diminuito del 14 per cento rispetto all'anteguerra. Il personale addetto all'esercizio in rapporto agli assi-chilometro è diminuito del 26 per cento, mentre è aumentato il traffico viaggiatori e merci del 32 per cento.

Da ciò si può dedurre che dal 1949 è aumentato lo sfruttamento dei ferrovieri e quindi è confermato il principio chè all'aumento della produzione non ha corrisposto un adeguato aumento del tenore di vita dei ferrovieri stessi; inoltre, non ha corrisposto un adeguato sforzo di ammodernamento delle attrezzature per un maggiore sviluppo della meccanizzazione di alcuni servizi.

L'andamento delle spese del personale ha subìto dal 1949 un aumento del 15 per cento. Anche l'esame fra i due rapporti (spesa per il personale e produzione) conferma che all'aumento della produzione non ha corrisposto un aumento di spesa del personale se non in misura molto inferiore.

È bene qui mettere subito in risalto che mentre nel settore privato si sta affrontando la conquista delle quaranta ore di lavoro settimanali, per i ferrovieri (personale di stazione, di macchina e di linea) le 48 ore settimanali a tutt'oggi ancora costituiscono una vera e propria chimera.

Vediamo un po' meglio questo problema. Io ritengo che si sta perpetuando per i ferrovieri una situazione che non può assolutamente più continuare. Si sa che i turni di lavoro sono regolati dal decreto numero 1631 del 1923 (decreto fascista) il quale solo formalmente stabilisce le 48 ore di lavoro per i ferrovieri, ma in sostanza consente all'amministrazione di fare, di regola, lavorare i ferrovieri per 56 ore ed anche più. Ai macchinisti, per esempio, noi sappiamo che si richiedono anche 300 ore mensili di lavoro. Non parlo poi dei riposi settimanali che vengono continuamente elusi. L'amministrazione impone otto ore di lavoro straordinario settimanale, cosicché il personale di stazione effettua 64 ore di lavoro settimanale.

Non le sembra, onorevole ministro, che esista in atto un vero e proprio sfruttamento nei confronti dei ferrovieri? E i congedi? In moltissimi impianti sono ancora da usufruire i congedi del 1954, mentre si sa che per le leggi dello Stato le ferie sono irrinunciabili e obbligatorie. Tanto per farle un esempio, le dirò che a La Spezia, per riuscire a sfogare i congedi del 1954, che sarebbero scaduti al 31 dicembre 1955, al personale già soggetto a turni di 56 ore si è imposto del lavoro straordinario (turni di 8 ore settimanali). Nel compartimento di Genova sono tuttora da usufruire 3.401 giornate di ferie del 1954 e 13.561 del 1955.

Per quanto riguarda questo problema si vedano le denunzie che sono state riportate sulla *Tribuna dei ferrovieri* del marzo ultimo scorso, dove si fa una lunga enumerazione di questi casi e dove si accenna a molti altri compartimenti e stazioni. Io penso che l'amministrazione cerchi in tal modo di sopprimere il riposo settimanale per il congedo; in altri casi, poi, di sostituire le festività infrasettimanali con il congedo. In altre parole si cerca di giocare tra congedo, ferie, riposo, e festività infrasettimanali, per non dare ai ferrovieri ciò che ad essi spetta. E questo è un indice della politica che l'amministrazione persegue verso il personale.

È la solita storia, signor ministro. Si dice che il bilancio delle ferrovie dello Stato è passivo. Domani sul bilancio dell'azienda ferroviaria parlerà il collega Lombardi, ma io so, anche per aver trattato l'argomento l'anno scorso, che apparentemente il bilancio delle ferrovie dello Stato è passivo, e che non lo sarebbe invece se si mettessero in atto tutti quei provvedimenti che ella stessa, onorevole ministro, ebbe a suggerire.

Secondo l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, oggi esistono solo due vie per uscire da questa situazione. Si prospetta l'aumento delle tariffe, ma noi sappiamo che questa è una politica errata. È un pretesto quello di volersi adeguare ai costi, mentre noi sappiamo invece che in questa maniera si fa il gioco degli autotrasportatori privati. Abbiamo già visto infatti che l'aumento delle tariffe porta a una contrazione del traffico. Comunque non mi dilungherò su questo problema, in quanto so che un altro collega, molto più autorevole di me, si soffermerà su questo punto.

Vi è, poi, l'altra via verso la quale sembra orientata l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed è quella delle economie da realizzarsi a spese del personale.

Essendo in atto una continua emorragia del personale presso l'amministrazione ferroviaria, necessariamente ne consegue un rincrudimento delle condizioni di lavoro dei ferrovieri, attraverso l'appesantimento dei turni e la mancata concessione delle ferie e dei riposi, come ho detto prima. Noi sappiamo che sono stati attuati, o sono in via di esperimento, altri mezzi per spremere maggiormente il personale e – mi si scusi il termine – per sfruttarlo. Conosciamo che è in atto una larga

utilizzazione del personale in mansioni superiori alla qualifica: per esempio, manovali utilizzati come aiuti-macchinista, subalterni utilizzati in mansioni amministrative, contrariamente a quanto stabilisce la legge n. 448, che non viene mai applicata. Pochi giorni fa, in seno alla Commissione dei trasporti, abbiamo avuto l'onore di prendere in esame la proposta di legge dell'onorevole Jervolino concernente la proroga dei limiti di età. Noi ad essa ci dichiariamo contrari, signor ministro, per molte ragioni che non starò qui ad indicare, e che illustreremo in Commissione allorché il ministro avrà espresso il suo parere.

Un altro tentativo che si vuole esperimentare è quello di istituire l'apparecchio vigilante nei treni – il cosiddetto «uomo morto» – in sostituzione dell'aiuto-macchinista, in moltissimi treni elettrici; per altri treni, poi, si vorrebbe lasciare alla guida delle elettromotrici un solo uomo, allungando il percorso e la durata del lavoro che costui dovrebbe sostenere; si tenta la soppressione del frenatore in tutti i treni merci, passando queste mansioni in parte al personale di stazione e in parte al capotreno, nei riguardi del quale è previsto che durante il viaggio possa spostarsi dalla cabina del locomotore alla garitta del freno; si prevede l'eliminazione del conduttore principale sui treni viaggiatori, ed altre misure di questo genere.

Comprendo benissimo che sono problemi difficili e complessi; i problemi però si risolvono facendo un'adeguata politica nei riguardi del personale. Fino ad oggi cosa è stato fatto? Non si è applicata una delle tante soluzioni che erano state concordate in Commisione ministeriale 4 o 5 anni fa. Mentre questi problemi sono assai sentiti da tutto il personale, si è instaurata la politica del rinvio, in altre parole, non si vuol fare nulla di nuovo. Fra questi problemi ve ne sono due che hanno già avuto il voto del Parlamento, problemi questi che non si vuole assolutamente risolvere. Uno riguarda il problema degli assuntori. Noi sappiamo che essi vengono considerati datori di lavoro anziché lavoratori. Sappiamo che essi non godono di alcuna previdenza, di alcuna provvidenza da parte dell'amministrazione ferroviaria; essi beneficiano semplicemente della assistenza dell'«Enpas», pur essendo i loro compensi regolati dalle tabelle ferroviarie. Ora, esiste un voto del Parlamento con il quale si chiedeva che fosse concessa a questi lavoratori la previdenza sociale fin da 3 anni or sono. Ebbene, che cosa si è fatto finora? Noi sappiamo, per esempio, che l'amministrazione delle poste ha concesso fin dal 1952 lo stato giuridico ai ricevitori postali, i quali, sotto certi aspetti, possono essere paragonati agli assuntori nel settore delle ferrovie. Vi è stata una proposta del Parlamento per la sistemazione di questi lavoratori nelle ferrovie dello Stato, però l'amministrazione ferroviaria ancora non si è mossa. Io ricordo, onorevole ministro, che ella ebbe ad interessarsi del problema ricevendo delegazioni di questi lavoratori anche qui alla Camera. A tutti ebbe a dire parole buone, sagge a promettere il suo interessamento.

Comprendo bene che si tratta di problemi che non possono essere risolti in poco tempo e sono ben lontano dal formulare una qualsiasi accusa, sotto questo aspetto, nei confronti del ministro. Io intendo semplicemente sollecitare l'onorevole ministro, affinché si interessi sul serio della questione e prenda a cuore la soluzione di questi problemi, tenendo presenti le proposte da noi avanzate per risolverli.

Non dimentichiamo che questi lavoratori sono degli sfruttati. Si dice che non conviene all'azienda delle ferrovie dello Stato assumere direttamente i lavori che concede in appalto. Io non sono convinto di questa affermazione, perché i lavori dati in appalto spesso non vengono eseguiti bene e durano poco. Invece, assumendo in proprio questi lavori, il costo sarebbe, sì, superiore ma logicamente lo sarebbe anche la durata dei lavori stessi.

Per quanto riguarda gli assuntori, noi proponiamo che sia concesso loro al più presto lo stato giuridico, perché non si può più lasciarli nella situazione in cui si trovano.

Onorevole ministro, i ferrovieri attendono molto dalla riforma del loro stato giuridico, dal nuovo regolamento e bisogna tener conto delle esigenze da loro più volte manifestate. Non si pensi che si possa solo cambiare la copertina del regolamento, bisogna anche cambiare il contenuto di esso.

Occorre una più chiara ed inequivoca formulazione non soltanto dei doveri, ma anche dei diritti dei ferrovieri. Bisogna ispirarsi sul serio ai principî della nostra Carta costituzionale, e ciò al fine di restringere il margine, assai largo ora, di discrezionalità dell'amministrazione e di singoli funzionari, che si concretizza molto spesso in abusi. Come si diceva, tanto per citare qualche esempio, relativamente all'orario di lavoro, alle ferie, di cui ho parlato prima. Si comprenda che il congedo è un diritto inalienabile dei lavoratori e non una concessione come fino ad oggi è stato sempre considerato. Siano date le mas-

sime garanzie di obiettività e di giustizia per quanto riguarda gli avanzamenti e i procedimenti disciplinari nei confronti dei ferrovieri; si eliminino le discriminazioni politiche e sindacali che in questi anni invece hanno imperato nell'azienda delle ferrovie dello Stato; sia garantita la intrasferibilità dei ferrovieri quando il trasferimento non sia motivato da serie obiettive ragioni di lavoro; cessino i trasferimenti per motivi politici e sindacali. Vi sono stati dei ferrovieri, onorevole ministro, che sono stati trasferiti nel giro di brevissimo tempo anche otto volte e sempre per ragioni politiche o sindacali.

Sappiamo, onorevole ministro, e sono qui disposto a darle atto, che ella ha fatto molto in questo campo, che è intervenuto tutte le volte che è stato richiesto il suo intervento appunto per evitare che i ferrovieri, dovessero ancora subire l'onta di essere trasferiti lontano dalle loro famiglie, dalle mogli, dai figli, perché magari non la pensavano politicamente come il loro diretto superiore. Di ciò le diamo atto ben volentieri: desidereremmo però che ella cercasse di prevenirle queste cose invece di intervenire magari dopo per rimettere a posto, punendo severamente coloro che adoperano ancora questi sistemi fascisti per scopi politici. L'arma del trasferimento è un retaggio fascista che ancora persiste e che viene minacciato in molte occasioni. Si rispetti la personalità dei ferrovieri, sia loro finalmente resa giustizia. A maggiore garanzia appunto per questi soprusi si accolga la proposta che nel nuovo regolamento esista una rappresentanza di ferrovieri negli organismi quali la commissione di avanzamento, le commissioni di disciplina, ecc., con diritto di voto, proprio perché i ferrovieri abbiano la garanzia e la sicurezza di essere tutelati e affinché soprusi non possano più essere posti in atto contro di loro in queste commissioni. Ma non si può passare ad un ordinamento sinceramente democratico, se prima non si sono sanate le situazioni determinatesi in conseguenza del vecchio regolamento e della vecchia mentalità. Ed è per questo che le faccio calda raccomandazione, signor ministro, perché ella intervenga a favore di quei ferrovieri che sono stati puniti nel passato per colpe inesistenti o per motivi politici.

Un altro problema scottante è quello delle competenze accessorie. Noi sappiamo che esse oggi non compensano affatto i servizi resi. La riforma delle competenze accessorie deve eliminare lo scandaloso sistema di retribuire con lire 32 all'ora il lavoro notturno. Le sembra giusto ed umano, onorevole ministro, che si possa compensare il lavoro notturno con la competenza accessoria di 32 lire l'ora o non le sembra piuttosto che questo sia un compenso troppo misero per chi presta servizio di notte? Per questo problema i ferrovieri sono stati già in agitazione e hanno scioperato. Il Governo, prima, per sei anni non ha voluto prendere in considerazione questa rivendicazione, e dopo si è trincerato dietro la legge delega. Ora che questa benedetta legge è venuta, cosa si intende fare?

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

CONCAS. Altro problema è quello delle case per i ferrovieri. L'amministrazione non ne costruisce più da dieci anni. I contributi che pagano i ferrovieri per l'I. N. A.-Casa servono appena a sodisfare le esigenze dei veri e propri senzatetto; e si pensi che in Italia vi sono ben 40 mila ferrovieri che sono soggetti agli esosi fitti sbloccati che ne dimezzano lo stipendio. Come si intende risolvere questo problema, onorevole ministro?

Per quanto si riferisce alla politica del Governo nel settore dei trasporti, non si può tacere l'azione che l'amministrazione svolge a favore di certi enti, che sono vere e proprie sanguisughe del pubblico denaro. Mi voglio riferire all'Istituto nazionale trasporti. Questo istituto era sorto con il compito di acquisire traffico alle ferrovie, ma le cose non stanno così anche se il suo bilancio darebbe a vedere il contrario, perché attualmente l'I. N. T. acquisisce traffico che è già delle ferrovie. Esso, infatti, si è rivolto e si rivolge agli spedizionieri che si sarebbero in ogni caso serviti delle ferrovie promettendo loro agevolazioni tariffarie e di maggiore celerità nel trasporto (i carri ferroviari col cartellino I. N. T. hanno infatti la precedenza). È chiaro allora che gli spedizionieri si rivolgono di buon grado all'I. N. T., dato che anche senza questi vantaggi si dovrebbero rivolgere egualmente alle ferrovie dello Stato. In questo caso, però, si fa una politica contraria agli interessi dell'azienda di Stato, in quanto non si acquisisce nuovo traffico, ma si riducono le entrate dal traffico già acquisito.

Ma un rilievo assai più grave va fatto, ed è che l'I. N. T. addirittura subappalta a ditte private la propria attività. È di poco tempo

fa lo scandalo che in proposito è stato scoperto a Napoli.

Penso che ella l'abbia già letta, onorevole ministro, altrimenti le potrei fornire una lettera datata 24 marzo 1956 e indirizzata proprio al capo del compartimento delle ferrovie dello Stato di Napoli e al capo dell'ispettorato del lavoro sempre di Napoli, nella quale si denunciano tutti questi fatti. Io ritengo che anche per quanto riguarda l'I. N. T. sarebbe bene che ella ci mettesse gli occhi, onorevole ministro.

L'altro ente che si comporta da sanguisuga nei confronti del pubblico denaro è « La provvida ». Sappiamo che per quanto riguarda « La provvida » esiste una lunga e vecchia storia; sappiamo che venne soppressa da Ciano. appunto per combattere il movimento cooperativistico dei ferrovieri. Essa oggi non ha più alcuna funzione. È chiaro che anche in questo caso, esaminando il bilancio de « La provvida », noi non ci accorgiamo della passività; ma queste esistono. Non sono nelle cifre del bilancio, ma sono dentro « La provvida ». Basti pensare che questo ente ha a sua volta appaltato tutti i servizi, per comprendere che esso non adempie più ad alcuna funzione. I servizi sono quelli di manovalanza, manipolazione delle merci e vendita, e sono stati appaltati tranquillamente. « La provvida » spende 5 miliardi all'anno per gli acquisti. e al fine di far quadrare il bilancio non ha mai svalutato le scorte fino al 1954. Ma noi sappiamo che le scorte, che vengono ancora riportate in bilancio per dei milioni, oggi valgono molto di meno Sarà quindi opportuno che ella, onorevole ministro, anche qui metta gli occhi; non dico il naso, perché allora avvertirebbe troppo odore...

Quando parliamo e sentiamo parlare di « rami secchi » delle ferrovie, noi pensiamo che occorre, sì, preoccuparsi dei rami secchi, ma che in molti casi bisogna preoccuparsi anche dei rami verdi, di quei rami verdi che succhiano e portano via la linfa dalla pianta. Sarebbe quindi opportuno che anche questi rami verdi fossero esaminati da lei, tanto più che i ferrovieri queste cose le conoscono, e penso non sia bene creare sfiducia e malcontento tra di essi. Ritengo invece che bisognerebbe dare la dimostrazione che ella intende fare le cose sul serio e con giustizia, punendo quando v'è da punire, premiando quando v'è da premiare, sopprimendo quando è opportuno sopprimere. E questo è appunto il nostro caso, onorevole ministro, perché questi due enti si sono trasformati in due «carrozzoni» dove sono sistemati dei funzionari i quali hanno ottimi stipendi, ma non svolgono alcuna attività.

Avrei molte altre cose da dire, onorevole ministro, ma l'ora è già tarda e non intendo continuare oltre; anche perché domattina, come ho già detto, parlerà sull'azienda delle ferrovie dello Stato un collega molto più autorevole di me.

Onorevole ministro, desidero semplicemente dirle questo: la sua ascesa al Ministero dei trasporti aveva creato nell'aria, nell'azienda un'atmosfera di attesa, di sincera attesa, perché tutti hanno massima stima di lei, e logicamente si aspettano da lei qualche cosa di grande. Ebbene, io desidero proprio che questa attesa, questa aspettativa dei ferrovieri non vengano deluse. Io formulo questo augurio, signor ministro: che ella realmente sia al disopra delle aspettative dei ferrovieri d'Italia. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Rimessione all'Assemblea di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il prescritto numero di deputati ha chiesto, a norma dell'articolo 40 del regolamento, che la proposta di legge del senatore Salari: « Norme interpretative in materia di consegna e riconsegna delle scorte vive nei contratti di mezzadria » (*Approvata dal Senato*) (2150), assegnata alla IX Commissione, in sede legislativa, sia rimessa all'Assemblea.

La proposta, pertanto, rimane assegnata alla Commissione stessa - già convocata per domani - in sede referente.

Annunzio di interrogazioni, di una interpellanza e di una mozione.

PRESIDENTE Si dia lettura delle interrogazioni, dell'interpellanza e della mozione pervenute alla Presidenza.

NENNI GIULIANA, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se — considerato che le norme legislative di provvidenze per il teatro sono da tempo decadute; considerata la grave crisi che attanaglia tale nobile forma di spettacolo, tra le altre altamente educativa, e l'ansia degli attori e degli appassionati — non intenda al più pre-

sto presentare un disegno di legge di proroga delle norme decadute o di norme modificative, o comunque far conoscere almeno il proprio orientamento sì da dare tranquillità al settore.

(2656) « CALABRÒ ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se corrispondano a verità le notizie diffuse dall'agenzia di stampa estera A. P. circa il prossimo licenziamento di altri 1000 lavoratori del bacino del Sulcis;

per sapere quale sarà l'atteggiamento del Governo italiano, se intende rispettare lo spirito e la lettera dell'accordo del 22 aprile 1955;

per sapere infine se, nonostante le persistenti interrogazioni, intenda informare il Parlamento delle sue intenzioni per lo sviluppo del bacino del Sulcis e l'avvenire delle sue popolazioni.

(2657) « GALLICO SPANO NADIA, LACONI, POLANO, PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere, con urgenza, le ragioni per le quali ha ritenuto di dare enorme risalto, attraverso un suo personale discorso e una larga diffusione della notizia attraverso la stampa e la radio, al modestissimo episodio dell'arresto — e vedremo quanto giustificato e legittimo — di un gruppo di giovani torinesi, di cui uno solo, pare, avesse a casa sua una certa quantità di esplosivo, di scarso potenziale e quindi modestamente pericoloso, come è precisato dallo stesso comunicato in cui si dice che l'esplosivo in questione è stato rinvenuto e raccolto sul cinematografico campo di battaglia di *Guerra e pace;* e ciò a dimostrare che probabilmente non si tratta di raccolta a scopi dinamitardi, come si è tentato di far credere da parte del Ministero dell'interno, ma di una semplice e modesta incetta di polveri e di esplosivi per la preparazione di scoppi e di fuochi di artificio, come spesso viene fatto, con infrazioni sarei per dire normali, da privati o da circoli ricreativi, politici o parrocchiali in ogni parte del nostro paese;

e per conoscere inoltre, se non ritiene che tanto clamore per così poco, non certo dovuto a senso di responsabilità nei confronti della pace e della tranquillità pubbliche, non sia una illegittima ingerenza del potere esecutivo in campo di propaganda elettorale, e conseguentemente una speculazione politica ai danni di un partito contrario al Governo ai cui ordini operano con tanto vivace zelo elettoralistico i dirigenti della questura di Torino.

(2658) « ROMUALDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, sulla necessità di un tempestivo intervento perché l'Opera nazionale combattenti si decida a concordare il prezzo ed a stipulare i contratti definitivi di vendita delle terre in assegnazione ai combattenti compartecipanti del Consorzio volontario dell'Ofanto e della cooperativa di Vallecannella in agro di Cerignola (Foggia), venendo così incontro alle unanimi richieste degli assegnatari i quali, sulle terre da loro trasformate, rivendicano quella stabilità che la legge prevede per l'incremento ed il perfezionamento delle produzioni.

(2659) « MICELI, MAGNO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere i motivi che hanno indotto il Commissariato per il turismo ad inviare « a tutti gli enti, istituti, associazioni, organizzatori e promotori di gite a carattere occasionale » una circolare che ribadisce la validità del regio decreto-legge 26 novembre 1936, n. 2523.

« Questo regio decreto, tipico del periodo fascista, dava alle agenzie di viaggio il monopolio assoluto delle escursioni private e collettive, poiché le deroghe che esso ammetteva implicavano una tal quantità di pratiche burocratiche e di restrizioni da rendere, di fatto, impossibile la loro applicazione.

« La riesumazione di questo decreto fascista non può perciò non portare un grave nocumento ai C.R.A.L., ai sindacati, alle cooperative, agli enti assistenziali, ecc., che in questi ultimi anni avevano sviluppato una disinteressata attività turistica e, per conseguenza, a tutto il turismo popolare.

(20366) « MONTAGNANA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro per la riforma amministrativa, per sapere se sia a conoscenza del disagio nel quale è venuto a trovarsi il personale destinatario del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 4, concernente l'avanzamento di carriera dei dipendenti statali in particolari situazioni.

« Tale disagio è derivato dalle interpretazioni restrittive del provvedimento da parte delle singole amministrazioni, per modo che le finalità del provvedimento stesso rischiano di rimanere frustrate, sia per il limitato numero dei posti che verrebbero messi a concorso per esame speciale, che per la scarsa applicazione che troverebbero le percentuali di soprannumero in ciascuno dei concorsi da espletare.

(20367) « ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza del seguente episodio.

« Nel corso della cerimonia della premiazione dei vincitori della gara provinciale del 3° concorso nazionale per la produttività indetto dall'ispettorato agrario provinciale, svoltasi in una sala del teatro comunale Rossini di Pesaro, il 15 aprile 1956, il prefetto, dopo aver affermato, nel corso della sua allocuzione introduttiva, di voler dare agli agricoltori una grande notizia, comunicò ai convenuti che la Giunta provinciale amministrativa riduce sistematicamente al 300 per cento le sovrimposte fondiarie applicate dai comuni nei loro confronti.

« Terminato il discorso del prefetto e nonostante la manifesta contrarietà di quest'ultimo, prese la parola per un breve saluto, in rappresentanza del comune, il vicesindaco avvocato Claudio Cecchi, il quale, pur sforzandosi di spogliare il suo intervento da qualsiasi impostazione polemica, ritenne doveroso rilevare, sebbene incidentalmente, che, per quanto concerne il comune di Pesaro, le sovrimposte applicate non vennero mai ridotte dalla autorità tutoria, bensì elevate da parte della commissione centrale di finanza locale. Lo stesso, del resto, avrebbe potuto essere detto per la quasi totalità dei comuni della provincia.

« Durante il brevissimo intervento, durato tre o quattro minuti, il prefetto ingiungeva all'ispettore compartimentale, e ciò con ineducata gesticolazione davanti allo stesso rappresentante del comune, di togliere a quest'ultimo la parola e di dare senz'altro corso alla distribuzione dei premi, talché l'ispettore, visibilmente imbarazzato anche per la presenza di un pubblico attento e meravigliato, si credette in dovere di sollecitare l'oratore di terminare il suo intervento.

« Al termine della cerimonia, il vicesindaco espresse al prefetto con ferma correttezza la sua protesta per il trattamento subito, ricevendo tuttavia dal funzionario nuove prove di una scomposta ed irriguardosa insofferenza del tutto disdicevole.

« Per conoscere, altresì, se e come intenda intervenire per richiamare il prefetto di Pesaro ai più elementari doveri della sua funzione e della correttezza civile.

(20368) « CAPALOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se non intenda disporre perché il mutuo di lire 3.600.000 richiesto dall'amministrazione comunale di Castiglione Cosentino (Cosenza — per il completamento del cimitero — venga concesso al più presto possibile dalla Cassa depositi e prestiti.

(20369) « BUFFONE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i suoi intendimenti in ordine alla pressante e giusta richiesta delle categorie interessate di un consistente aumento delle pensioni di guerra che sono assolutamente inadeguate al costo della vita.

(20370) « CAPALOZZA, BUZZELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere l'elenco dei mutui effettivamente erogati dalla Cassa depositi e prestiti, a ciascun comune della provincia di Pisa, per la costruzione di edifici scolastici assistiti dai contributi statali previsti dalle leggi 3 agosto 1949, n. 589, e 9 agosto 1954, n. 645, dalla loro entrata in vigore ad oggi.

(20371) « RAFFAELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se non ritiene necessario, in considerazione delle peggiorate condizioni economiche dei lavoratori, anche a causa di un inverno particolarmente rigido, impartire immediate disposizioni affinché siano pagati a tutti i dipendenti della difesa:

a) gli arretrati sugli scatti paga maturati fin dal 1946 in applicazione della legge n. 67;

b) il premio in deroga nella stessa misura già percepita dai dipendenti di altre Amministrazioni dello Stato.

(20372) « BARONTINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se egli ritenga conforme alle disposizioni previste dall'articolo 30 del regio decreto 28 aprile

1938, n. 1165, il fatto che la maggior parte degli Istituti delle case popolari rifiuti sistematicamente nelle nuove locazioni di case popolari l'assegnazione ai pensionati ed in particolare quelli della Previdenza sociale, a quelli pertanto che per le loro condizioni disagiate dovrebbe essere data per legge la preferenza; e che cosa intenda fare per eliminare la denunciata ingiustizia.

(20373) « ALBIZZATI, BERLINGUER, BERNARDI, CONCAS ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se vi sono in corso di esame o di approvazione progetti per la ricostruzione di Ferruzzano (Reggio Calabria), più volte gravemente danneggiato dai terremoti e dalle alluvioni, e se non intenda esaminare la possibilità di accogliere la deliberazione approvata dal consiglio comunale di detta località, per la elaborazione di un piano regolatore che contempli la ricostruzione suddetta nella contrada « Canaletto » o « Martella ».

(20374) « BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alle riparazioni necessarie per la chiesa parrocchiale di San Silvestro Papa di Montefalcone del Sannio (Campobasso), chiusa al culto a seguito delle recenti nevicate.

(20375) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se e quali difficoltà siano eventualmente insorte ad ostacolare la costruzione della strada per la località Praetto in comune di Erli (Savona), da tempo finanziata sulla legge aree depresse per l'importo di sessanta milioni, e per essere informato sulla presumibile data di appalto dei relativi lavori.

(20376) « LUCIFREDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per chiedere quali provvedimenti intende prendere per affrontare e risolvere urgentemente la richiesta avanzata con lettera, da 53 capi famiglia del comune di Occhiobello (Rovigo) in data 18 gennaio 1956, nella quale fra l'altro si leggeva:

« Fanno rilevare:

1°) vivono in case anti-igieniche ed antistatiche, situate in golena del fiume Po, di fronte al centro abitato di Occhiobello, soggette ad essere invase dalle acque ogni qualvolta si presenti la piena periodica del fiume,

2°) a tramontana rimangono completamente ricoperte dall'argine sinistro del fiume, recentemente rialzato di oltre due metri, tanto che i pavimenti delle case sono più bassi dell'unghia del piede dell'argine di oltre un metro;

3°) si sono manifestati oltre 10 casi di malattia polmonare con relativi decessi e ricoveri in sanatorio.

« In considerazione che si dovrebbe dare inizio ai lavori delle sottobanche, davanti al centro abitato di Occhiobello, proprio dalla parte opposta delle case di golena, si fa osservare:

a) anziché demolire le case del centro abitato per costruire le banche e sottobanche, si potrebbero demolire le case di golena, ed al loro posto costruire l'argine sinistro, in modo che l'argine attuale potrebbe diventare banca e sottobanca, con un conseguente minor trasporto di terra, in quanto la golena è più alta del piano campagna dai 3 ai 5 metri;

b) costruzione di nuovi alloggi in altro luogo, in modo da sostituire quelli attuali, che sono da classificarsi peggiori delle grotte e delle stalle;

c) sopraluogo da parte delle autorità superiori, non all'esterno dell'abitato, tanto per sodisfare l'opinione pubblica, ma all'interno delle abitazioni, affinché ci si abbia a rendere effettivamente conto di come vivono i sottoscritti ».

(20377) « MARANGONI SPARTACO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere per ciascun comune della provincia di Pisa:

1°) l'elenco e l'importo degli edifici scolastici ammessi al contributo statale previsto dalle leggi 3 agosto 1949, n. 589, e 9 agosto 1954, n. 645, dalla loro entrata in vigore ad oggi;

2°) l'elenco e l'importo delle richieste presentate, sempre per ciascun comune della provincia di Pisa, in attesa della ammissione al contributo statale ai sensi delle predette leggi.

(20378) « RAFFAELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere lo stato della pratica relativa alla

costruzione di un elettrodotto nelle borgate Lampi, Mazzi di Petti e Codacchio del comune di Boiano (Campobasso).

(20379) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se non intenda esaminare la possibilità di accogliere la richiesta della popolazione di Zammarò (Catanzaro), in ordine alla istituzione, in detto centro abitato, di una ricevitoria postale con cabina telefonica.

« A mezzo stampa (*Giornale del Mezzogiorno* del 12 aprile 1956) è stata rappresentata la poco funzionalità della vecchia ricevitoria, notevolmente distante dall'abitato.

(20380) « BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga giusto intervenire per far rendere giustizia al signor Marzo Mario di Vito, operaio guardafili specializzato, assunto dal Circolo costruzioni di Bari il 24 novembre 1955.

« In danno del Marzo fu disposto il licenziamento con lettera 1° maggio 1952, sul presupposto che egli fosse comunque corresponsabile di un furto di fili telefonici verificatosi sulla stazione ferroviaria di Brindisi.

« Subito interrogatorio, il Marzo potette dimostrare che il giorno in cui fu consumato il furto egli si trovava a lavorare altrove, a distanza di oltre 100 chilometri.

« Malgrado tale dimostrazione di sua estraneità al consumato reato e malgrado che contro di lui non esiste azione giudiziaria, né denunzia di sorta, esso Marzo viene tuttora mantenuto lontano dal servizio, fermo il provvedimento di licenziamento adottato in suo danno: il che contrasta col principio di giustizia e legittima il sospetto che il licenziamento possa essere stato determinato da altri motivi che, quanto meno, sarebbe stato giusto portare a conoscenza dell'interessato.

(20381) « SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'industria e commercio e dell'agricoltura e foreste, per conoscere a quali particolari criteri si sono ispirati nel dare il loro preventivo consenso alla giunta camerale proposta dal prefetto di Como e dallo stesso nominata con suo decreto prefettizio 7 aprile 1956; e per sapere altresì come possono conciliare tale loro consenso con i seguenti fatti:

1°) l'ordine del giorno 28 ottobre 1955 svolto dall'interrogante in aula ed accettato in pieno dal ministro;

2°) il preciso impegno che lo stesso ministro ha preso con l'interrogante il giorno 14 marzo 1956 col quale, riferendosi all'intervento del precedente giorno 13 in aula, assicurava che avrebbe dato precise istruzioni al prefetto di Como perché nelle sue designazioni per la nuova giunta camerale si attenesse all'ordine del giorno di cui sopra, il che non è stato fatto in quanto nessun invito è pervenuto dal prefetto di Como alle organizzazioni di categoria interessate per le loro designazioni.

(20382) « FERRARIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga doveroso porre riparo al trattamento ingiusto che viene fatto ai pensionati delle pensioni facoltative, esclusi da qualsiasi miglioramento e privi di qualsiasi assistenza medica e ospedaliera. Ciò appare particolarmente ingiusto se si considera, che quando fu creato l'Istituto della previdenza sociale, era intenzione del compianto ministro del lavoro del tempo, di ottenere che l'assicurazione fosse estesa anche ai lavoratori che per il loro lavoro non avessero avuto la possibilità di godere la pensione.

(20383) « ALBIZZATI, BERLINGUER, BERNARDI, CONCAS ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se è stato portato a termine lo studio che da diversi anni è in corso, per la sistemazione dei richiamati operai durante la guerra 1940-45, per il loro riconoscimento ai fini dell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia nei periodi del servizio militare prestato, come venne fatto per i militari del 1915-18 in quanto tale disposizione venne applicata solamente agli impiegati ed equiparati della guerra 1940-45 escludendo gli operai.

(20384) « ALBIZZATI, BERLINGUER, BERNARDI, CONCAS ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica e il ministro dell'agricoltura e foreste, per conoscere le sue determinazioni in merito alla richiesta del comune di Longano (Campo-

basso) di un contributo alla spesa occorrente per l'acquisto di nuovi tubi, indispensabili all'acquedotto rurale della borgata Trignette di detto comune, che occorre assolutamente sostituire.

(20385) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro delle finanze, per conoscere — premesso che data ormai per attendibile la previsione che il gettito della legge speciale per la Calabria 26 novembre 1955, n. 177, supererà largamente, durante il dodicennio di applicazione, i 204 miliardi preventivati — se non ritengano giusto ed opportuno esonerare la Sardegna, colpita in pochi anni dalle alluvioni, dalla siccità e dal gelo con ingentissimi danni, dal pagamento dell'addizionale 5 per cento di cui all'articolo 18 della predetta legge, o quanto meno assicurare che il maggior introito verrà devoluto all'attuazione dei piani particolari previsti dall'articolo 8 dello statuto della Regione autonoma sarda.

(20386) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, su quanto è di seguito esposto.

« Il comune di Serra San Bruno (Catanzaro) ha da tempo bandito un concorso per inserviente comunale con scadenza al 16 giugno 1956.

« L'amministrazione di quel comune sino a poco tempo fa non aveva provveduto neppure alla nomina della commissione giudicatrice, e fu solo dopo l'intervento della prefettura che tale nomina venne effettuata.

« Però a tutt'oggi la commissione stessa non ha adempiuto al suo compito, di modo che ad oltre dieci mesi dalla scadenza del bando di concorso l'amministrazione può stipendiare un incaricato senza qualifica e minore di età mentre coloro che hanno i requisiti richiesti rimangono disoccupati.

L'interrogante chiede al ministro se non ritenga necessario far provvedere con carattere di giusta tempestività.

(20387) « MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia a sua conoscenza che esistono ancora dei sinistrati dalle alluvioni del 1951 i quali da anni sono costretti a vivere lontani dai loro paesi di origine senza assistenza e senza lavoro.

« Tale è il caso di Cavallaro Ilario capofamiglia con moglie e due figli a carico, mutilato di guerra, il quale sin dal 18 ottobre 1951 è stato sfollato dal suo paese d'origine, Caulonia, a Fabrizia (Catanzaro), e dal gennaio 1953 è rimasto senza assistenza e senza lavoro.

« L'interrogante chiede al ministro se non ritenga equo ed umano far provvedere in merito.

(20388) « MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere l'esatta posizione e quali sono le possibilità di accoglimento della pratica per la ricostituzione dei comuni di Parè, Drezzo e Cavallasca in provincia di Como.

« La richiesta è stata avanzata da diversi anni secondo le forme e le disposizioni di legge vigenti.

« Le lungaggini burocratiche, le continue dilazioni, il mancato esito sia in senso negativo che positivo, ha portato alcuni mesi orsono alla crisi dell'amministrazione comunale e alla nomina del commissario prefettizio.

« Tuttora la pratica è inevasa e la popolazione interessata è decisamente concorde, senza distinzione di partito, a disertare le elezioni del 27 maggio in segno di protesta.

(20389) « PIGNI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi non ancora è stata definita la pratica di pensione di guerra di La Frazia Gerardo fu Antonio, da San Giorgio del Sannio (Benevento), sottoposto a visita medica il 18 giugno 1954.

(20390) « CACCIATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi non ancora è stata definita la pratica di pensione di guerra di Celentano Andrea fu Biagio, da San Valentino Torio (Salerno), sottoposto a visita medica fin dal 1948.

(20391) « CACCIATORE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se non intende predisporre un provvedimento che conceda ai sottufficiali della guardia di finanza lo stato giuridico, sancito dalla legge 31 luglio 1955, n. 599, per i parigrado dell'esercito, della marina, dell'aeronautica e dell'arma dei carabinieri.

(20392) « ALBARELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per sapere se siano a conoscenza.

1°) che la manutenzione delle sponde ed il regolamento del fiume Saline spettano ai consorzi riuniti di bonifica dei fiumi Taro, Fino e Saline, con sede in Pescara,

2°) che detto consorzio, durante il regime fascista, fu amministrato da taluni proprietari consorziati i quali provvidero a difendere i loro fondi — attraversati dal Saline — con opere di protezione che, se da un lato riuscirono ad essi vantaggiose, dall'altro crearono lo spostamento del corso normale del fiume, con che peggiorarono le condizioni degli altri proprietari di terreni più a valle, determinando una maggiore facilità di alluvioni, come si sta verificando da vari anni,

3°) che nell'autunno 1954 i terreni di molti proprietari furono invasi dalle acque che sottoposero i terreni stessi ad una specie di lavaggio, onde finirono in mare e le sementi di grano selezionato e i concimi chimici;

4°) che, dopo tale disastro, l'attuale amministrazione dei consorzi riuniti provvide alla costruzione di un pennello a titolo di prova, con l'espressa riserva di compiere successivamente altri e più radicali lavori;

5°) che, contrariamente alle assicurazioni date, il consorzio non si è più curato dei lavori,

6°) che alcuni mesi fa il consorzio dette in appalto taluni non bene definiti lavori, ma questi — appena iniziati — vennero sospesi,

7°) che con l'alluvione del marzo 1956 oltre al danno ai seminati, larga parte dei terreni è stata ingoiata dal fiume, addentratosi nei fondi limitrofi, distruggendo vigneti, pini, ecc.;

8°) che tutti i danni si sono verificati in quanto il consorzio non ha mai provveduto, com'era suo dovere a norma dello statuto, all'esecuzione di opere razionali atte ad impedire l'erosione della sponda destra.

« Per conoscere altresì (anche in relazione ad una precedente interrogazione dell'interrogante ed alla relativa risposta) quali provvedimenti intendano adottare al riguardo.

(20393) « LOPARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulla grave situazione che si è creata per il traffico sulla strada bivio Gunolo-Casabona (Catanzaro) a causa delle frane provocate dal maltempo.

I danni più gravi si sono verificati sul tratto Sciolle di San Vito dove i calanchi argillosi attraversati dalla piattaforma stradale hanno ceduto compromettendo la transitabilità della strada e minacciando l'isolamento completo del comune di Casabona di oltre 5.000 abitanti.

« Dalla valutazione obiettiva fatta dai tecnici del Genio civile di Catanzaro intervenuti prontamente sul posto è emersa la proposta di abbandonare l'attuale tracciato e di costruire una stabile variante già da tempo studiata e non attuata nella infondata speranza che i calanchi argillosi attraversati non avrebbero subìto cedimenti o smottamenti.

« Una sistemazione radicale e tempestiva si impone — oltre che per evitare il certo isolamento totale del comune di Casabona e del retroterra agricolo anche per il fatto che la costruzione in atto della nuova strada Casabona-Pallagorio, la quale è destinata ad assolvere la funzione di rapido collegamento tra la Sila Grande ed il porto di Crotone, rimarrebbe mutilizzata per l'interruzione segnalata.

(20394) « MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se la direzione generale delle bonifiche non intenda accogliere la richiesta delle popolazioni dei comuni interessati, delle amministrazioni, degli uffici tecnici, tendente ad inserire la progettazione e l'esecuzione della strada Cardenusa in agro di Limbadi (Catanzaro) nel comprensorio e nel piano di lavori immediati della bonifica di Rosarno (Reggio Calabria).

(20395) « MICELI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se non ritenga opportuno disporre la revisione in quantità e qualità del personale da adibire al delicato e gravoso servizio di portalettere, in considerazione dello sviluppo dell'edilizia della città di Reggio Calabria, sia in estensione sia in sopraelevazione, in modo da rendere umanamente sopportabile la fatica, a cui oggi sono sottoposti i portalettere di quella città.

(20396) « MUSOLINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni per le quali, nelle recenti trattative svoltesi fra gli enti mutuali-

stici, gli industriali e grossisti di prodotti farmaceutici ed i farmacisti per l'applicazione del decreto dell'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica 18 novembre 1955, si è voluto esplicitamente escludere nella procedura prevista per la presentazione delle ricette il compito da molti anni utilmente ed efficacemente assolto dagli Ordini dei farmacisti e precisamente quello della revisione delle ricette del controllo di esattezza dei conteggi e della osservanza delle complesse norme imposte ai farmacisti: compito che, assolto dagli Ordini con personale laureato, ha sempre incontrato la piena sodisfazione della categoria e che costituisce il mezzo col quale la categoria stessa — attraverso il suo organo rappresentativo — esprime e concreta la sua volontà e la sua possibilità di collaborazione ai fini della migliore attuazione del citato decreto dell'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica.

(20397) « DOSI, GRAZIOSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere i motivi per cui non risultano assegnati i premi ed i premi-acquisti, per complessivi 3 milioni, istituiti dalla Cassa del Mezzogiorno a favore dei pittori, scultori e bianconeristi nati e residenti nel Mezzogiorno d'Italia e partecipanti alla VII Quadriennale nazionale d'arte di Roma.

« E per conoscere quanto vi sia di vero nella notizia che circola con una certa insistenza. che detti premi siano stati trasformati in acquisti effettuati direttamente dalla Cassa.

(20398) « ALICATA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere il motivo per cui non viene corrisposto il risarcimento dei danni agli alluvionati della provincia di Reggio Calabria, disastrati dall'alluvione del 1953, a cui hanno diritto a norma dell'articolo 21 della legge 27 dicembre 1953, n. 938.

« L'interrogante fa rilevare che centinaia di domande esaminate ed accolte dalla competente commissione prefettizia, attendono da molto tempo ad essere definite. Ciò con grave pregiudizio degli alluvionati, che, per le disastrate condizioni economiche, non hanno potuto avere, a distanza di tre anni, almeno una parziale sistemazione delle loro famiglie.

(20399) « MUSOLINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e delle finanze, per sapere se sono stati informati delle condizioni antieconomiche delle nuove gestioni appaltate delle imposte di consumo nei comuni di Modena, Mirandola, Cavezzo, San Felice, Bomporto, Sogliera, che risultano chiaramente dall'aggio di aggiudicazione stabilito alla conclusione delle pubbliche gare arbitrariamente decise dal prefetto di Modena, e impositivamente espletate dal commissario prefettizio dottor Malignano.

« A tale proposito gli interroganti richiamano l'attenzione sulla misura largamente antieconomica dell'aggio che balza evidente dai seguenti dati parziali di gestione e dagli impegni di contratto:

Modena, minimo garantito 650.000.000, aggio 7 per cento, dipendenti 110;

Mirandola, minimo garantito 63.500.000, aggio 5,50 per cento, dipendenti 8;

Cavezzo, minimo garantito 11.000.000, aggio 5,50 per cento, dipendenti 2;

San Felice, minimo garantito 20.000.000, aggio 4 per cento, dipendenti 4;

Soliera, minimo garantito 18.000.000, aggio 5,70 per cento, dipendenti 3;

Bomporto, minimo garantito 11.000.000, aggio 3 per cento, dipendenti 2.

« Gli interroganti chiedono ai ministri se non credano opportuno intervenire per impegnare il prefetto di Modena, anche in relazione e per il rispetto della circolare del ministro dell'interno del 12 ottobre 1948, numero 16600/15/55440, e delle ripetute dichiarazioni e risposte parlamentari al riguardo, ad annullare i contratti di appalto stabiliti in contrasto con le legali decisioni dei consigli comunali, e che per le condizioni in esse contenute sono da considerarsi pregiudizievoli per un corretto normale funzionamento del delicato servizio.

(20400) « GELMINI, CREMASCHI ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, perché chiarisca.

1°) le ragioni per le quali non sono stati presentati i rendiconti delle gestioni degli approvvigionamenti alimentari più volte sollecitati al Parlamento e non si è provveduto fino ad oggi alla presentazione degli stessi alla Corte dei conti;

2°) le ragioni per le quali le divisioni prima, quarta, quinta, settima, dodicesima e

tredicesima dipendenti dalla direzione generale della tutela economica dei prodotti agricoli non siano dirette da funzionari di ruolo dell'amministrazione dello Stato ma da funzionari della Federazione italiana dei consorzi agrari, stipendiati da questa stessa organizzazione, che per legge dovrebbe essere soggetta a controllo governativo e che al contrario finisce essa stessa per esercitare un controllo sul Ministero dell'agricoltura;

3°) le ragioni per le quali funzionari di grado elevato che potrebbero bene adempiere alle funzioni di cui innanzi, sono privati di ogni mansione,

4°) le ragioni per le quali fino ad oggi l'ispettorato generale per l'ordinamento del personale non è intervenuto per sanare siffatta situazione, come sarebbe stato suo elementare dovere, soprattutto per la considerazione che, in conseguenza di così gravi irregolarità, interi servizi e centinaia di funzionari statali sono diretti, nell'esercizio della vigilanza sugli enti privatistici soggetti a pubblico controllo, da fiduciari di questi stessi enti;

5°) quali provvedimenti il ministro dell'agricoltura intende adottare per garantire quei funzionari, dipendenti dalle divisioni controllate dalla Federconsorzi, nell'adempimento dei loro doveri, in considerazione che proprio per la anormale situazione determinatasi in queste divisioni si spiegherebbero le recenti speculazioni sul prezzo dell'olio e particolarmente in considerazione del fatto che la dodicesima divisione — retta da un funzionario della Federazione italiana dei consorzi agrari — incaricata della sistematica rilevazione degli elementi statistico-economici per la conoscenza della situazione economica dell'agricoltura in campo nazionale ed internazionale nonostante conoscesse la reale situazione del mercato, ha reso possibili operazioni di vendita e riacquisto da parte dello Stato di forti quantitativi di olio con sensibili perdite per lo Stato, ingentissimi profitti a favore di enti e speculatori privati e a danno dei consumatori.

6°) perché renda note le motivazioni dei premi corrisposti ad alcuni funzionari, i nominativi di coloro che ne hanno beneficiato, l'ammontare delle somme impiegate a tal fine e la loro precisa provenienza,

7°) perché informi il Parlamento sullo stato di servizio del signor Domenico Miraglia, direttore generale dell'Alto Commissariato per l'alimentazione.

(459) « GOMEZ D'AYALA, VIOLA, FORA ».

Mozione.

« La Camera,

considerata la grave situazione che colpisce vaste categorie di cittadini disoccupati, semioccupati e con basse retribuzioni e pensioni, per i quali il rapido aumento dei prezzi dei generi alimentari di più largo consumo popolare e il rincaro della vita in genere crea condizioni impossibili di esistenza,

invita il Governo

a prendere adeguati e concreti provvedimenti intesi a combattere ed eliminare la speculazione ed i profitti dei gruppi monopolistici, a controllare e contenere i profitti dei grossi produttori, commercianti e intermediari che operano nel settore della produzione e della distribuzione dei generi alimentari, e ne indica alcuni tra i più urgenti:

diminuzione del prezzo delle farine, riducendo gli oneri di ammasso:

diminuzione del prezzo del sale, con rinuncia da parte dello Stato ai recenti aumenti;

diminuzione del prezzo dell'olio di oliva e dell'olio di semi attraverso l'abolizione temporanea del dazio doganale di importazione e della imposta di fabbricazione, nonché attraverso il controllo delle importazioni;

diminuzione del prezzo dello zucchero, tenuto alto dagli elevati profitti monopolistici e dalla gravosa imposta di fabbricazione;

distribuzione ai bisognosi di quantitativi di riso e di zucchero reperiti per conto dello Stato;

riduzione del prezzo del caffè attraverso il trasferimento allo Stato della importazione;

sospensione temporanea dei dazi comunali sui generi di prima necessità e, in particolare, sulle carni fresche e insaccate, sui salumi e sui pesci conservati;

conseguente diminuzione di alcune entrate del bilancio dello Stato attraverso storni dagli stanziamenti di bilancio per spese improduttive e mediante una giusta applicazione della legge 5 gennaio 1956, n. 1, sulla perequazione tributaria.

(72) « CERRETI, ROSSI MARIA MADDALENA, NENNI GIULIANA, GATTI CAPORASO ELENA, CINCIARI RODANO MARIA LISA, VIVIANI LUCIANA, DUGONI, BOLDRINI, MICELI, CURTI, INGRAO, GIOLITTI, MONTAGNANA, MARABINI, LACONI, BARDINI, GRIFONE, AMENDOLA PIETRO, TURCHI, MONTELATICI ».

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

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

Per la mozione, sarà fissato in seguito il giorno della discussione.

La seduta termina alle 22,50.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10 e 16:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge.*

LIZZADRI: Assistenza malattia ai venditori ambulanti con il contributo dello Stato (1822);

MAGNO ed altri: Assicurazioni sociali e assegni familiari per i lavoratori della piccola pesca (1853).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (2028) — *Relatore:* Menotti;

Istituzione del Ministero delle partecipazioni statali (*Urgenza*) (1727) — *Relatore* Lucifredi.

3. — *Discussione della proposta di legge.*

Senatore BRASCHI: Disciplina delle locazioni di immobili adibiti ad uso di albergo, pensione o locanda, e del vincolo alberghiero (*Approvata dal Senato*) (1932) — *Relatori.* Rocchetti, *per la maggioranza;* Capalozza e Murdaca, *di minoranza.*

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

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo concluso in Roma il 23 luglio 1955 fra l'Italia e la Svizzera concernente il finanziamento dei lavori per lo sviluppo e l'elettrificazione di alcune linee ferroviarie italiane che collegano i due Paesi, ed esecuzione della Convenzione stipulata il 23 luglio 1955 fra le ferrovie italiane dello Stato e le ferrovie federali svizzere per il finanziamento dei lavori previsti nell'Accordo suddetto (*Approvato dal Senato*) (2074).

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

Regolazioni finanziarie connesse con le integrazioni di prezzo sul bilancio dello Stato, per i generi alimentari (154);

Regolazione dei risultati di gestione relativi alle importazioni dall'Argentina di carni e strutto (155);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso di generi destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese, dalla campagna 1943-44 alla campagna 1947-48 (326);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1950-51) (327);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1951-52) (328);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1952-53) (968);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagne 1948-49 e 1949-50) (1006);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1953-54) (1041);

Relatori: Vicentini, *per la maggioranza;* Assennato, *di minoranza.*

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale relativa alla creazione di una Organizzazione marittima consultiva intergovernativa ed Atto finale firmati a Ginevra il 6 marzo 1948 (*Approvato dal Senato*) (1540) — *Relatore*: Montini;

Adesione dell'Italia ai seguenti Accordi internazionali: Accordo tra il Governo d'Islanda ed il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale sui servizi di navigazione aerea in Islanda, concluso a Montreal il 1° settembre 1948; Accordo sulle sta-

zioni meteorologiche oceaniche del Nord Atlantico, concluso a Londra il 12 maggio 1949; Accordo tra il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e il Governo di Danimarca sui servizi di navigazione aerea in Groelandia e nelle isole Far Oer, concluso a Montreal il 9 settembre 1949 (*Approvato dal Senato*) (1541) — *Relatore:* Montini;

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni n. 100, 101 e 102 adottate a Ginevra dalla 34ª e dalla 35ª Sessione della Conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro (*Approvato dal Senato*) (1681) — *Relatore*: Montini;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea relativa all'equipollenza dei diplomi per l'ammissione alle università, firmata a Parigi l'11 dicembre 1953 (1704) — *Relatore*: Montini;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione Universale sul diritto d'autore, firmata a Ginevra il 6 settembre 1952 e dei Protocolli n. 2 e n. 3 annessi alla Convenzione stessa (1705) — *Relatore*: Montini.

7. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (2029) — *Relatore*: Troisi.

8. — *Discussione della proposta di legge:*

LOZZA ed altri: Norme relative ai concorsi speciali riservati a candidati appartenenti ad alcune categorie di perseguitati politici e razziali e sistemazione dei vincitori nei ruoli del Ministero della pubblica istruzione (27) — *Relatore*: Natta.

9. — *Discussione del disegno di legge:*

Istituzione della zona industriale di Savona (1150) — *Relatori*: Cappa e Geremia.

10. — *Discussione delle proposte di legge.*

TOGNI ed altri: Provvedimenti per la zona industriale apuana (265) — *Relatori:* Belotti e Cappa;

MICHELI e VISCHIA: Provvedimenti per la zona industriale ternana (*Urgenza*) (321) — *Relatori:* Caiati e Cappa.

11. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni a responsabilità limitata (*Approvata dal Senato*) (1094) — *Relatore:* Roselli.

DI GIACOMO ed altri: Istituzione della provincia di Isernia (1119) — *Relatore:* Elkan.

12. — Votazione per l'elezione di sei rappresentanti nella Assemblea della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio.

Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori:* Di Bernardo, *per la maggioranza;* Lombardi Riccardo, *di minoranza.*

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI