

XXV.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 17 SETTEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDI

DEI VICEPRESIDENTI LI CAUSI E BUCCIARELLI DUCCI

INDICE	PAG.	PAG.
Congedo	1297	
Disegni di legge (Presentazione) . . .	1308, 1318	
Disegni di legge (Seguito della discussione):		
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (63)	1308	
PRESIDENTE	1308	
FRANCAVILLA	1308	
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . .	1309, 1312, 1316, 1317, 1318, 1319, 1326, 1336,	
MARCHESI	1318	
CASALINUOVO	1324	
BENSI	1330	
MACRELLI	1335	
RUSSO SALVATORE	1336	
NANNI	1337	
CAVALIERE	1338	
GEFTER WONDRIK	1339	
ANGELINI GIUSEPPE	1339	
GUERRIERI FILIPPO	1341	
CURTI AURELIO	1342	
DELFINO	1342	
SCALIA	1345	
AMADEO	1347	
PEZZINO	1348	
SPALLONE	1349	
PAOLUCCI	1351	
		Commemorazione del deputato Raffaele Paolucci di Valmaggione:
		COVELLI 1298
		CORTESE GIUSEPPE 1299
		CUCCO 1300
		RIVERA 1302
		DE MARIA 1303
		PAOLUCCI 1305
		MACRELLI 1305
		CODACCI PISANELLI 1305
		DELFINO 1305
		COLITTO 1306
		ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . 1306
		PRESIDENTE 1307
		Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):
		PRESIDENTE 1352, 1366
		GONELLA GIUSEPPE 1366
		La seduta comincia alle 16,30
		RE GIUSEPPINA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta di ieri.
		(È approvato).
		Congedo.
		PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Arturo Viviani.
		(È concesso).

**Commemorazione del deputato
Raffaele Paolucci di Valmaggione.**

COVELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, scompare con Raffaele Paolucci non soltanto un grande patriota, un grande soldato e un grande scienziato, ma l'uomo che riassumeva nella sua vita privata, nella sua vita pubblica e soprattutto nella sua spiritualità, il meglio delle nostre generazioni.

Nella sua vita, non breve, eppure tanto corta per coloro che lo amarono e lo ammirarono, egli abbracciò tutto il periodo grandioso e tremendo che ha visto la nostra patria sugli altari e nella polvere, al sommo della gloria e negli abissi della disfatta. Egli era giovane, ma già uomo, medico ed ufficiale, quando la forte e virile Italia del 1915 mosse contro il tradizionale nemico per il compimento del suo Risorgimento. Per quasi mezzo secolo, visse tutte le passioni della patria, a tutte le sofferenze partecipò, senza nessuna eccezione. Periodo grande e crudele, mezzo secolo di ferro e di tempesta che ha visto due grandi guerre, molte altre minori guerre e imprese militari, due rivoluzioni.

Chi di coloro che sono passati attraverso tante bufere, attraverso tante prove, tanti tormenti, tanti cimenti, è arrivato alla meta immune, sano e salvo, senza scalfiture? Non dico sano e salvo nei beni materiali, non dico immune e salvo di ferite, ma integro, incolume nello spirito, nell'animo, nel morale. Questo era straordinario, questo era miracoloso in Raffaele Paolucci: la purezza, il candore del suo animo, il calore del suo sentimento, la gentilezza del suo tratto, la forza e la perfezione della sua signorilità.

Che cosa è stato Raffaele Paolucci negli anni dell'immediato primo dopoguerra, possono ricordarlo meglio i suoi coetanei. L'affondamento della *Viribus unitis* ebbe qualcosa della leggenda eroica. La impresa compiuta dal maggiore del genio navale Raffaele Rossetti e dal tenente medico Raffaele Paolucci, avrebbe acquistato maggiore valore nel tempo: essa precedeva ed anzi iniziava quella superba tradizione di eroismo individuale della nostra marina.

Si aggiungeva, in quegli anni dell'immediato primo dopoguerra, il fatto che il giovane affondatore della *Viribus unitis* era bello come un arcangelo. Era naturale, quasi direi fatale, che fosse circondato da una sorta di simpatia generale.

Ce n'è abbastanza, non dico per far perdere la testa ad un giovane così fortemente segnato dalla gloria e dalla fortuna, ma per turbarlo, per rendergli almeno difficile la serenità. Egli venne eletto alla Camera, ed anche questo era logico e naturale, come rappresentante dei combattenti.

Non era facile prendere la parola in quella Camera che serbava ancora la solenne e pacata austerità del nostro glorioso Parlamento unitario. Già gli eletti, i giovanissimi eletti dei due grandi partiti di massa che assommarono insieme quasi la metà dei seggi, avevano introdotto un tono di estrema spregiudicatezza. Raffaele Paolucci si levò a parlare in quest'aula pochissimo tempo dopo la inaugurazione della legislatura. Egli dovette prendere la parola: parlò sul caso Miano. Parlò con tanta dignità, con tanta nobiltà di linguaggio e insieme con tanta moderazione, da meritarsi l'ammirazione dei più vecchi e autorevoli parlamentari di tutti i settori. E questa presentazione preparò la sua elezione a vicepresidente della Camera.

Giova qui dire, giova ricordare che egli non si servì mai, nel corso della sua vita, della sua autorità, del suo prestigio, della sua gloria, delle cariche, onorifiche o non onorifiche, che egli ricoprì, a vantaggio della sua persona, ma sempre a vantaggio del suo paese, a vantaggio degli altri: se ne servì soprattutto a conciliare e a riconciliare e a rendere concordi anche le cose più esasperatamente discordi.

Egli non fece politica. Raffaele Paolucci non ha mai fatto politica nel senso comune della parola: ed è l'orgoglio precipuo di cui noi siamo fieri, noi che lo avemmo presidente amatissimo del nostro partito. La sua politica aveva un solo oggetto: la patria; le sue battaglie politiche hanno avuto una sola inestinguibile aspirazione: la grandezza della patria. Tutta la sua intelligenza, tutto il suo studio egli dedicò al lavoro, al suo lavoro, servendo l'umanità dolorante con la dedizione e la carità di un missionario, servendo la patria, cioè aggiungendo nuova gloria al nostro paese con la incomparabile maestria che egli seppe raggiungere come operatore sul torace. La stessa fedeltà al re e alla vecchia gloriosa bandiera, nella quale ha voluto fosse avvolto per l'estremo viaggio, era niente altro che la espressione concreta degli ideali più puri nei quali egli aveva creduto, per i quali aveva sfidato la morte, ai quali aveva votato tutta la sua esistenza.

E morì come visse. Alla figliola Nicoletta, che invocava disperata il miracolo, egli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

disse: « Presto, un prete! Ho i polmoni pieni di sangue! Non ho che pochi minuti di vita! ». Fece su di sé l'ultima, purtroppo perfetta, diagnosi.

V'era qualcosa che Raffaele Paolucci non capiva, che non riusciva a capire, che non voleva capire: il male. Egli si rifiutava con ostinazione, con caparbietà, con sdegno di credere al male. Il compito più duro, più penoso di coloro che gli stavano vicino era alle volte quello di aprirgli gli occhi, di dirgli la verità, di togliergli le illusioni.

Sarebbe stato felice di dare la sua vita per la pace di tutti, per la concordia di tutti. Nessuno era più sincero di lui in questo desiderio. Forse la sua vita è stata abbreviata dalla triste sensazione che la pace e la concordia si allontanassero sempre di più.

Cosa possiamo dire, noi monarchici in quest'aula, specialmente in quest'aula, alla sua ombra generosa? Cercheremo in tutti i modi di essere degni di lui: additandolo, intanto, oggi qui a voi, onorevoli colleghi di tutti i settori, come l'immagine più pura di umanità, di moderazione, di nobiltà d'animo e da qui e fuori di qui additandolo agli italiani come l'espressione più bella di dedizione alla patria e ai suoi più sacri ideali.

CORTESE GIUSEPPE. Chiedo di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORTESE GIUSEPPE. Modesto cultore delle discipline chirurgiche, che ebbero la fortuna di averlo maestro insigne, crederei di mancare ad un sacro dovere se non portassi la mia parola commossa e reverente in commemorazione di Raffaele Paolucci.

La mia vuole essere una parola di cordoglio espressa in nome di tutti i chirurghi italiani, da quelli che, come lui, tengono sulla cattedra alto il prestigio della nostra scuola e del nostro paese, a quelli che, nella appassionata fatica ospedaliera, a lui si ricongiungono nell'amore per il prossimo sofferente, ritrovandolo, nella loro memoria, loro collega nel periodo in cui egli, giovanissimo, divideva la sua ardente giornata tra l'incarico dell'università di Bari e l'ospedale di Lanciano, vale a dire tra la ricerca scientifica e l'esercizio dell'insegnamento, che dovevano formarlo maestro e didatta, e la preparazione pratica necessaria a tradurre in arte operante le acquisizioni tecniche.

La mia vuole essere anche una parola di non celato orgoglio per i chirurghi d'Italia, i quali amano pensare che egli, anche spogliato dei suoi alti e nobilissimi titoli di soldato e di uomo politico, ha diritto ugualmente all'omaggio del nostro ricordo qui, nel Parla-

mento, perché proprio come chirurgo e maestro di chirurgia egli servì con sommo onore il paese.

Laureato con il massimo e la lode nella università di Napoli nel 1916, Raffaele Paolucci, con il grado di capitano medico effettivo, frequentò, a sua richiesta, nel 1919 l'Istituto Rizzoli in Bologna, diretto da Vittorio Putti, per apprendere la chirurgia ortopedica; passò quindi a Napoli, dove fu accolto come assistente nella clinica chirurgica diretta dal senatore Pascale; di qui, per sfuggire alle insidie ed ai clamori della vita politica, andò, in cerca di pace, a Siena, dove lavorò nell'Istituto di igiene, diretto dal professore Ottolenghi, approfondendo le sue conoscenze di batteriologia e sierologia, sì da poter iniziare e portare a termine alcune ricerche sulle sostanze batteriche specifiche ed aspecifiche a mezzo di vaccini in vivo ed in vitro.

Un anno di parentesi politica, il 1921, l'anno in cui ebbe inizio la sua attività parlamentare, che doveva, ininterrotta, proseguire fino al 1943 e riprendere nel 1953 fino alla sua improvvisa morte, ed eccolo assistente a Modena alla clinica del professor Donati, dove condusse a termine vari lavori, tra cui quello, pregevole, sulla patogenesi dello *shock*; poi a Roma, aiuto volontario alla clinica diretta dal professor Alessandri.

Conseguita la libera docenza in patologia speciale chirurgica nel 1924, ebbe nel 1926 l'incarico per l'insegnamento di tale materia a Bari, ospitato nella clinica del professor Leotta.

Nel 1930 andò ordinario alla clinica chirurgica di Parma, donde nel 1932 passò a Bologna e, di qui, nel 1939, a Roma, dove raggiunse il culmine della sua ascesa.

Queste le date che segnano le tappe della sua luminosa carriera di chirurgo: ad essa erano, per legge, assegnati ancora quattro anni di cammino, certamente proficuo, se la morte improvvisa non lo avesse crudelmente colpito la sera del giovedì 4 scorso.

Quattro anni ancora di fecondo lavoro per lui, di sicure e nuove realizzazioni per la sua scuola, già così fiorente sulle cattedre universitarie, a Ferrara con Mario Trincas, a Siena con Egidio Tosatti, a Perugia con Giovanni Marcozzi, a Napoli con Ettore Ruggeri, ed in tanti ospedali d'Italia con la folta e valorosa pattuglia di primari, dalla quale ebbe il dolore di vedere dipartire, poco tempo fa, uno dei migliori, il professor Docimo, primario di Cosenza.

Pioniere della chirurgia toracica, chirurgo eccelso in tutti i campi della chirurgia ope-

ratoria con i suoi 30 mila interventi, egli fu partecipe della vita attiva delle più importanti assemblee culturali italiane e straniere: fu più volte presidente della società italiana di chirurgia, presidente e fondatore della società italiana di chirurgia toracica, presidente della sezione italiana dell'*International college of surgeons*, di cui fu poi nominato vicepresidente internazionale, e nel marzo ultimo scorso presidente internazionale: egli avrebbe dovuto assumere l'alto ufficio, per la prima volta affidato ad un chirurgo italiano, nel settembre 1959, inserendosi così ufficialmente nella gloriosa schiera dei chirurghi di fama internazionale. Ma la morte improvvisa lo ha fermato mentre tanto onore veniva reso alle sue elevate virtù di uomo di scienza e di eccelso chirurgo, onore che ancora una volta egli conferiva alla patria da lui tanto amata e per la quale egli scrisse da soldato una splendida pagina di gloria, ma da cittadino il più bel libro di vita.

CUCCO. Chiedo di parlare

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CUCCO. Desidero recare l'adesione, non convenzionale ma tutta spirituale, quasi religiosa, del gruppo del Movimento sociale italiano al cordoglio che la Camera italiana sta esprimendo per la scomparsa così dolorosa di un grande italiano.

Nel ricordare la figura di Raffaele Paolucci noi non ci riferiamo — ne è stato illustrato il perché — all'uomo politico, né all'uomo di partito, ma nella nostra sensibilità particolare e in quella parlamentare riteniamo si debba esaltare quanto in lui interessa ed appartiene a tutti noi: la sua italianità, il suo eroismo, il suo valore di scienziato, la sua veramente eccezionale ed edificante spiritualità. È stato detto da tutti che la morte di Paolucci, immatura, fulminea, rappresenta un lutto per la nazione, per la scienza medica, per il Parlamento: lutto del Parlamento italiano, perché egli oggi sarebbe stato qui con noi. E se ricordate bene, nell'ultima seduta, prima della sospensione estiva, egli era seduto su questi banchi e manifestava nel volto e nelle parole una tristezza incomprensibile.

Nella precedente legislatura egli era stato senatore della Repubblica, e, come ben diceva il collega Covelli, i suoi coetanei — io sono tra costoro — ricordano che egli fu per lungo tempo nella Camera italiana nelle precedenti legislature. Entrò in Parlamento nel 1921, non ancora in regola quanto all'età, perché aveva solo 29 anni mentre lo statuto allora ne prescriveva 30. Perché questo? Perché

v'era in tutti il desiderio e l'ansia di onorare un grande eroe della patria. Io ritengo che la nota che oggi più deve vibrare in Parlamento sia il riconoscimento dell'epopea leggendaria di questo grande figlio d'Italia che, insieme con Rossetti, forse impari nel fisico, dimostrò per la forza della volontà e per le azioni straordinarie ed eroiche compiute, di essere tra i più forti figli della nostra terra.

Tutti ricordano Paolucci, biondo, esile — « biondo era e bello e di gentile aspetto »: — non si sarebbe certo detto che in una creatura apparentemente così fragile ci fosse tanta volontà e la capacità umana di operare nel modo in cui egli eroicamente operò. Ricordo in questo momento una definizione che può adattarsi al caso: « spirito di titano entro virginee forme ». Ma in queste virginee forme v'era anche quella spiritualità dolce ed umana che sempre affiorava nel suo carattere e che fu il condimento più elevato, l'aroma più pregevole di tutta la sua esistenza.

Ieri al Senato il vicepresidente Molè ha voluto cogliere questo aspetto umano frugando nei particolari del gesto glorioso da lui compiuto. Egli ha detto infatti, secondo quanto hanno riferito i giornali, che la cosa che soprattutto deve impressionarci è il fatto che egli, ormai prigioniero, sulla tolda della nave ammiraglia nemica, dopo aver attaccato la mignatta al transatlantico « Vienna » ed alla « Viribus unitis », prima che avvenisse lo scoppio — il momento preciso del quale era stato calcolato con un meccanismo ad orologeria — avvertì il comandante e tutti gli altri perché si mettessero in salvo; tanta era l'umanità di questo eroe. Si poté così salvare quasi tutto l'equipaggio proprio per questa azione che Paolucci volle compiere quando già era stato fatto prigioniero e correva il rischio di rimetterci la vita.

Del suo eroismo non credo che occorra parlare molto: ne parlerà la storia di domani. Sono certo che la Camera italiana ed il Presidente che la riassume nobilmente vorranno additare le gesta gloriose di Paolucci a tutti gli italiani, specialmente alle generazioni di oggi ed ai giovanissimi che si preparano ad essere l'Italia di domani. Io mi auguro anche che il ministro della pubblica istruzione voglia con una circolare invitare tutte le scuole d'Italia a ricordare agli alunni quale fu l'atto eroico, leggendario, quasi impareggiabile, compiuto dai due grandi italiani Raffaele Paolucci e Raffaele Rossetti.

Ma in questo momento, guardando in sintesi tutta l'opera di Raffaele Paolucci, si può dire che due siano i motivi dominanti

della sua esistenza : la volontà, quella volontà di cui Dante diceva: «ché volontà se non vuol non s'ammorza », e l'ansia di superarsi e di vincere tutte le difficoltà. E questi lati salienti della sua personalità li ritroviamo non soltanto nell'affondamento della nave. L'eroe di Pola, proprio per le sue condizioni fisiche, si sottopose per mesi e mesi a duri allenamenti nella fredda acqua del mare davanti a Venezia, tenendo legata a sé una botte d'acqua, con due pericoli, come è stato da tutti rilevato: quello di prendersi una polmonite oppure una scoppiettata da parte delle sentinelle, le quali vigilavano accanto alla nave ammiraglia *Saint Bon* ancorata in quel porto. Con questa tenacia esplicita per mesi, dopo aver fatto domanda di compiere questa impresa che gli era stata sommessamente consentita, rompe ad un determinato momento gli indugi e scrive direttamente al capo della marina ammiraglio Tahon de Revel dicendo: Attendo da mesi l'ordine; sono preparato. Parole queste che lo consegnano veramente alla storia, all'immortalità. Aggiunge testualmente: « Comandante, datemi l'ordine, affonderò una corazzata nemica ». Parole che potrebbero sembrare insensate; espressioni invece che, pronunziate da quel tenente medico esile che per mesi e mesi aveva perseguito quel fine che poi attuò, sono una manifestazione di tremenda volontà, per la quale egli veramente merita di essere tramandato ai posteri.

Io, medico, che fui suo collega ed amico, ebbi ad incontrarlo sul portone di Montecitorio nel 1921. Egli era entrato da poco alla Camera. Mi disse: Sono lieto di essermi fatto prendere dalla politica, per le nostre idealità. Ora desidero concentrarmi nello studio.

Onorevoli colleghi, ho piacere che un chirurgo ne abbia ora elencato tutte le tappe della carriera scientifica ed operatoria. Qualcuno ebbe a dire un giorno che egli era assunto alla cattedra non per reali meriti accademici ma per meriti militari o per favoreggiamento politico. Ebbene, egli si mise a studiare e, poiché i migliori giudici di un professore sono sempre i discepoli, egli ebbe il suo crisma a Parma. A Parma fu quasi un trionfo che determinò la chiamata a Bologna e, quando si rese vacante la cattedra, la chiamata a Roma.

Egli non fu dunque professore perché beneficiasse di un favoritismo o sfruttasse benemerienze di carattere militare: egli dovette la cattedra alla sua volontà incrollabile, ai suoi meriti scientifici.

Paolucci aveva anche una parola facile e brillante, che usava come il bisturi, coi lampeggiamenti e i suoi tagli agili e precisi. Ma vi furono anni di cilicio per lui, di amarezze e di persecuzione, come proprio a Bologna dove sorse durante il suo insegnamento quella chirurgia toracica di cui egli è a ragione riconosciuto pioniere. Egli si fermò con la sua volontà di superamento che non fu astrale concezione nietzchiana, né estro di superamento come per un altro glorioso figlio d'Abruzzo che diventò, dopo essere stato poeta più o meno pagano, soldato eroe in terra, in mare, in cielo.

Ma v'è un altro tratto, un altro aspetto della sua vita. Si è parlato di umanità, di spiritualità: Paolucci ha sempre combattuto e, fin dove ha potuto, ha vinto. Tutti sanno della delicatezza del suo sentimento familiare. Da alcuni anni Paolucci non viveva più, sopravviveva. Dalla morte della sua compagna, egli era rimasto quasi monco di qualche cosa che è spiritualmente più del respiro. Aveva detto: « Desidero che una sola persona mi attenda alla porta del Paradiso, se sarò degno di entrarvi: la mia povera moglie ». E sua moglie, prima di morire, dettò queste parole, che sono degne di meditazione da parte di tutti coloro che credono in Dio, nella patria e negli affetti della famiglia: « Desidero essere seppellita a Orsagna di fronte alla Maiella, dove ti attenderò, per vivere poi insieme in Dio ».

Questo era l'uomo dagli aspetti poliedrici, dall'eroismo veramente degno di storia e che non potrà mai sbiadire nei secoli, questi era lo scienziato che si forgiò con la sua volontà, questi era l'uomo di superiore sentimento.

In questo istante io ricordo un'azione caratteristica che può interessarci perché sa ancora di lotta politica. Vi fu un periodo — credo, nel 1923 — in cui vi erano formazioni politiche, per quanto vicine, in contrasto fra loro. Paolucci dirigeva allora il movimento nazionalista di Napoli e seppe, per informazioni sicure, che si preparava per la sera l'occupazione violenta di quella sede. Che cosa fece Paolucci? Aveva gregari numerosi e fedeli per difendere la propria sede. Ma no: l'eroe di Pola non volle dare una lezione materiale agli occupanti. Raccolse tutte le rose che poté trovare presso i florai di Napoli e fece trovare i locali pieni di rose, abbandonandoli a coloro che più tardi li occuparono! Molti giornali, allora, scrissero: « le rose di Paolucci », esaltando quell'atto di gentilezza esemplare, questa lezione di singolare spiritualità.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

Noi abbiamo raccolto così, spigolando, quanto di più luminoso vi fu nella sua esistenza, più che nel suo eroismo — a tutti noto e indiscutibile — più che nella sua scienza, dove egli veramente troneggiò perché lo meritava, in questa sua umanità.

Egli è morto veramente sulla breccia: fino all'ultima seduta era stato alla Camera, sulla breccia, a fare il suo dovere di italiano e di parlamentare; fino all'ultimo giorno aveva operato per varie ore, aveva lavorato, sulla breccia, col suo bisturi, coi suoi strumenti, in quella sua opera fatta di scienza e di passione.

Un altro episodio che contrassegna la fine di questo grande italiano. Arriva improvvisa, il giorno stesso che poi fu funestato dalla sua morte fulminante, la figliuola Nicoletta, che era ormai l'unico suo affetto superstite. Viene dall'Abruzzo. Egli riposava. La vede: « Tu qui? Perché? ».

La figlia, per una di quelle manifestazioni di capacità divinatoria che ha la donna quando profondamente ama, afferma: « Ho sentito al telefono ieri la tua voce. Mi ha fatto tanta impressione e sono venuta ».

Egli ha rasserenato la figlia, ha guardato un momento con lei la televisione. Poche ore dopo è venuta la catastrofe.

Noi ci inchiniamo di fronte alla memoria luminosa dell'uomo, di fronte alla grandezza dello scienziato, di fronte all'epopea dell'eroe di Pola. Ci inchiniamo e riteniamo che la commemorazione di Raffaele Paolucci non sia soltanto un atto di dovere parlamentare, ma sia un'esaltazione edificante che può fare del bene a tutto il nostro paese, soprattutto ai giovani che sono la patria di domani.

RIVERA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIVERA. Parlo a nome del gruppo del partito monarchico popolare e quale deputato abruzzese e collega, nella università di Roma, di Raffaele Paolucci.

Con la sua scomparsa l'Italia perde il terzo grande spirito abruzzese della presente generazione, dopo Gabriele D'Annunzio e Benedetto Croce.

Credo che rievocare la statura di quest'uomo, nella sua vita intellettuale e nella sua vita operante, debba essere oggi, oltre tutto, inteso come monito e lezione. Si dice, quasi da ogni parte, che la nostra gioventù è bruciata. Non credo che questo sia un fatto generale: credo però che, nella maggioranza dei giovani, quello spirito di grande slancio, che animava i giovani di prima della guerra, sia oggi molto attenuato nella grande massa,

non certo in tutti gli individui. Orbene, a questa gioventù, che si considera bruciata, additiamo oggi la fervida gioventù che bruciava di grandi affetti e di grandi slanci, nell'epoca di Raffaele Paolucci.

Ho conosciuto Paolucci a Bari, dove abbiamo ambedue iniziato la nostra carriera universitaria, fin dalla apertura di quell'ateneo nelle due facoltà di medicina e farmacia, nel 1923.

La carriera si è svolta in quest'ultimo decennio, per il Paolucci e per chi vi parla, a Roma, attraverso una peregrinazione che è stata fortunosa per l'uno e per l'altro, per motivi differenti, che ci hanno però affrettati, sia pure in maniera diversa, con pene non dissimili. Nella situazione politico-academica del ventennio fascista, Paolucci era considerato la pecora bianca ed io la pecora nera.

A Paolucci sembrò che fossero offuscati i suoi meriti scientifici, che erano, e tanto più in seguito sono apparsi reali e notevoli, a causa della sua felice situazione politica e della sua singolare ed eroica gesta di marinaio senza paura. Era la palla al piede, come egli diceva, cioè quasi una ombra che, al conseguimento della cattedra ed alla sua fervida opera, proiettavano la sua attività politica e, soprattutto, la bella gesta dell'affondamento della *Viribus unitis*.

Una preoccupazione di opposta natura, come la minaccia di allontanamento dalla cattedra, era quella che accompagnò l'attività scientifica ed accademica di chi vi parla, ciò per le sue diverse idee politiche e per la carenza di tessera fascista.

Siamo andati avanti, attraverso queste pene, dalla nomina, da noi conseguita intorno al 1927, per raggiungere finalmente, in questa Roma, quasi l'apice della nostra carriera ed il culmine della soddisfazione per il nostro lavoro.

Credo che uomini come Paolucci, i quali hanno affrontato, con tanto fervore e schiettezza, sia la vita pubblica, sia la vita degli studi e della cultura ed hanno dimostrato di avere in dispregio la propria vita, quando si trattava di un grande interesse, come la grandezza della patria e come l'acceleramento della fine della guerra — perché questo significò, fra le altre cose, la volontà ed il gesto eroico di Paolucci — dovrebbero rimanere presenti alla mente dei giovani e dei non più giovani di oggi, perché anche in essi domini lo spirito.

Questa è forse la somma che noi possiamo tirare da tutto quello che è stato qui oggi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

detto e rilevato di bello e di grande del nostro forte abruzzese ed italiano; la sua figura invero si distingue per aver affrontato tutte le fasi e le vicende della sua vita con spirito altissimo, con disinteresse grandissimo e con grande generosità.

Io pensavo, quando rivedevo, nella mia fantasia, Paolucci, che affrontava il mare, trascinandolo la sua torpedine, per innestarla sulle pareti della *Viribus unitis*, a « Jofrè Rudel, che usò le vele e i remi a cercar morte ». Paolucci né le vele, né i remi mise in mezzo, ma la sua persona ed il suo coraggio, a cercar morte, che miracolosamente non trovò, ed ebbe anzi, a compenso del suo generoso osare, la grande gioia di poter ritornare a casa a riabbracciare i suoi, tra l'entusiasmo e la gratitudine di tutti gli italiani.

Ebbene, questo campione della nostra gente, che mette in giuoco la propria vita per un'opera grande e generosa, dovrebbe essere un modello ed una bandiera per la gioventù di oggi, di cui una parte sembra avere accantonato i più alti ideali del pensiero e del cuore, per correr dietro all'interesse, nelle sue ghiotte e multiformi manifestazioni.

E vorrei aggiungere: non è male che in questo Parlamento italiano vi siano uomini che, all'acume politico, uniscano un patrimonio di cultura, di studi e di capacità affinate, attraverso le quali il paese si potrebbe risparmiare qualche errore. Ve ne erano parecchi in passato, ma oggi dovrebbero esservene di più, per le difficoltà maggiori che ci si presentano. Hanno diretto egregiamente le sorti d'Italia tanti uomini di alta cultura ed a nessuno di essi può essere rimproverata impreparazione, né corsa al proprio tornaconto. Paolucci era uno di questi e ne ha dato ampia prova.

L'augurio che io desidero esprimere in questo doloroso momento al Parlamento italiano è che figure come quella di Paolucci, che ha insegnato quanto nobile e fruttuoso sacrificio possa ispirare l'amore per il proprio paese e per le cose grandi e belle, si formino e si preparino nell'epoca attuale, per la felicità e la grandezza del nostro paese.

DE MARIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE MARIA. Di Raffaele Paolucci non ricorderò le doti eccezionali di soldato, né quelle di uomo politico. Ricorderò lui come scienziato, nella mia qualità di presidente della Commissione permanente di igiene e sanità di questa Camera. Sento di adempiere

un dovere ricordando il gravissimo lutto che ha colpito il mondo medico italiano con la perdita di tanto scienziato. Desidero parlare a nome di tanti allievi, da lui formati, attraverso numerosi decenni, nelle aule universitarie, tra i quali fui anche io. Desidero parlare a nome di tanti suoi colleghi e soprattutto a nome dei trentamila pazienti da lui operati, che rappresentano un imponente patrimonio di umanità sofferente che attraverso la sua illuminata e saggia opera ha potuto recuperare la gioia della vita.

Desidero ricordare la sua figura eminente di scienziato e di uomo. Raffaele Paolucci nacque nel 1892 a Roma, ma egli soleva dirsi abruzzese, perché la patria dei suoi genitori era l'Abruzzo e della gente di Abruzzo egli ebbe tutta la generosità e la gentilezza d'animo.

Si laureò a Napoli il 4 aprile del 1916 riportando la lode, ed il 16 dello stesso mese partì come soldato nell'VIII bersaglieri. Subito dopo la guerra egli fu assieme all'Ottolenghi nell'Istituto di igiene di Siena a svolgere quella attività che è stata testè ricordata dal collega onorevole Cortese, che mi ha preceduto. Egli fu successivamente a Modena con il Donati e dal 1921 al 1923 a Roma con Alessandri. Nel 1924 conseguì la libera docenza in patologia chirurgica. Nel 1925 ebbe l'incarico di patologia chirurgica nell'allora giovanissima università adriatica di Bari (e mi piace ricordare il bene che egli fece in quel tempo nella mia terra di Puglia) mantenendo l'incarico fino al 1929, anno in cui fu chiamato a dirigere la clinica chirurgica di Parma, fino al 1932. Nel 1932 fu a Bologna dove successe a Nigrisoli. Nel 1935 — e mi piace in modo particolare sottolineare questo episodio — trasferì tutta la clinica chirurgica bolognese in Africa Orientale. Qui egli organizzò una *équipe* chirurgica molto efficiente, aggiornata ed attrezzata. Ebbe così modo di salvare la vita a tanti soldati che molto probabilmente, senza la sua amorevole e saggia opera, sarebbero morti. Nel 1938 Paolucci venne chiamato a dirigere la clinica chirurgica di Roma, incarico che conservò fino al giorno della sua morte, avvenuta il 4 settembre scorso, cioè per venti anni. Il professor Paolucci fu presidente della associazione italiana di chirurgia del torace, dalla fondazione, cioè dal 1950; fu presidente della sezione italiana del collegio internazionale dei chirurghi; fu presidente eletto dello stesso collegio; fu presidente della associazione italiana di chirurgia. Dodicimila iscritti da ogni parte del mondo alla società interna-

zionale contro la tubercolosi lo elessero loro presidente. Ci piace ricordare questo per meglio tratteggiare la statura di scienziato del Paolucci e ricordare in quale considerazione eminente egli fosse tenuto dagli scienziati non soltanto d'Italia, ma dell'Europa e del mondo intero. Egli fu socio corrispondente di numerose accademie italiane ed estere, circa trentatré; ebbe molte medaglie d'oro al merito della sanità pubblica d'Italia e di vari paesi, che non starò qui ad enumerare dettagliatamente. Numerosi paesi stranieri lo insignirono di alte onorificenze scientifiche, e fu eletto cittadino onorario di sei comuni d'Italia.

Insisto sulla sua nobilissima ed eminente attività di chirurgo. Oggi la chirurgia toracica è diventata in Italia e in ogni parte dell'Europa e del mondo una attività quasi corrente. Ma si dimentica spesso l'opera dei pionieri che devono aprire la strada. Coloro che seguono raccolgono gli allori e spesso non pensano che non avrebbero potuto farlo se non fossero stati preceduti da coloro che hanno seminato. Paolucci appunto fu un seminatore nel campo della chirurgia toracica e tutti i chirurghi che oggi operano sul torace (a cominciare da quanti operano il cancro del polmone) dovrebbero ricordare l'opera di questo insigne maestro. Egli fu poi quasi insuperabile nel campo della chirurgia addominale: eseguì circa cinquemila resezioni gastriche. In uno degli ultimi congressi delle società italiane di medicina e di chirurgia egli ricordava la statistica delle sue splenectomie, la prima d'Europa certamente. I suoi trentamila interventi rappresentano un enorme contributo di bene all'umanità e un enorme contributo al progresso della scienza.

Le pubblicazioni sue e della sua scuola assommano a milletrecento. Per rendere testimonianza di tanta produzione, basta ricordare i cinque volumi di tecnica chirurgica pubblicati dall'editore Cappelli di Bologna.

Ma noi faremmo una commemorazione pallida di lui se parlassimo solo della sua opera di scienziato con la « s » minuscola. Noi dobbiamo rendere omaggio completo alla sua memoria, ricordandolo come scienziato nella sua statura ricca di umanità. Nella sua opera di chirurgo egli, oltre che una tecnica perfetta, mise soprattutto una profonda umanità. Non basta infatti che il bisturi sia guidato dal cervello; esso deve essere guidato dal cuore e dall'anima. Chi conobbe Raffaele Paolucci sa come profuse le grandi doti, che arricchirono la sua anima, verso i suoi pazienti. Ai suoi discepoli, ai suoi assistenti egli lascia un

ricchissimo patrimonio di umanità, in quanto insegnò loro a capire in primo luogo la psicologia del malato, senza di che non è possibile intervenire sul suo corpo. Quando un individuo entra in una corsia o in una sala operatoria, quando vede i ferri che dovranno aprire le sue carni, quando è sottoposto a quella anestesia che eserciterà un trauma psichico fino a fargli perdere i rapporti con l'ambiente esterno, egli frequentemente è assalito da una particolare psicosi ed allora ha bisogno di essere sorretto dalla comprensione del chirurgo. Questa comprensione Paolucci seppe avere ed insegnare. Egli apriva luminosamente ai suoi malati la via della speranza ed è per questo che egli può essere indicato come uno dei pionieri dell'indirizzo moderno della medicina psicosomatica. Indubbiamente queste sue doti umane, accompagnate da una immensa perizia tecnica, hanno consentito il recupero, quasi la resurrezione, di molte vite umane.

Questo soprattutto il patrimonio ideale che Raffaele Paolucci lascia alle giovani generazioni mediche che spesso concepiscono la medicina come una pura erudizione, se non come uno strumento per crearsi soltanto una posizione economica. E ci piace ricordare che questa grande, luminosa ricchezza di umanità di Raffaele Paolucci si riflette soprattutto nel suo tramonto. Quando guardiamo le meravigliose tonalità di colori che illuminano i tramonti di autunno, pensiamo al tramonto della vita umana, che riflette sempre quello che è stato il *cursus* di ogni uomo. Paolucci, nel suo tramonto, ha manifestato maggiormente quella ricchezza di umanità che ha sempre illuminato e arricchito la sua esistenza.

Abbiamo letto su un rotocalco milanese che egli avrebbe desiderato che, nell'anniversario dell'intervento subito, i suoi pazienti avessero avuto un pensiero per lui, desiderava poi che essi lo avessero accompagnato nell'ultimo viaggio, desiderava anche di poter trovare in paradiso, se la Provvidenza ve lo avesse accolto, la sua sposa diletta. Ci piace ricordare questa ricchezza di umanità anche nei suoi rapporti familiari. Ricordo che a Bologna la sua sposa era in mezzo a noi studenti ad ascoltare le lezioni del marito. Qualche minuto fa l'onorevole Covelli ricordava delle frasi, che riflettevano ancora questa ricchezza di sentimenti, dette alla figlia Nicoletta prima di morire.

In questa ricchezza di umanità, che segna una via da seguire, è una luce che dovrà illuminare le generazioni di medici che verranno. E dinanzi al mistero della morte, men-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

tre la scienza abbruna i suoi vessilli, noi cristiani, invocando la sua fede, ci raccogliamo nel silenzio della meditazione e della preghiera e invochiamo per lui quella chiarezza della luce eterna che è il compimento delle speranze cristiane, le quali non sono pietose illusioni, ma certezza di realtà future.

PAOLUCCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLUCCI. Sia consentito anche a me di ricordare ed esaltare a nome del mio gruppo e a titolo personale, quale abruzzese, direi quale suo avversario politico, nonché in nome degli elettori d'Abruzzo, Raffaele Paolucci, dapprima senatore della Repubblica per il collegio di Chieti, poi deputato di questa legislatura per quella regione.

Fu uno scienziato illustre, di chiarissima fama, maestro e clinico insigne, chirurgo sommo, uomo politico che professò la sua fede monarchica sempre con lealtà e con onore. Ma fu soprattutto un grande, generoso cuore, poiché con arte impareggiabile, con commovente e commossa dedizione, direi quasi con vera passione, strappò alla morte innumerevoli vite di malati poveri che a lui chiedevano la vita; e ciò fece disinteressatamente, onde è questo il suo maggior merito.

Ne piangono con noi la immatura, repentina scomparsa, gli abruzzesi tutti, senza distinzione di parte, i figli non immemori di quella terra che fu la terra dei suoi avi, di quella terra benedetta che egli altamente onorò, profondamente amò e immensamente beneficiò, di quella terra che oggi custodisce le sue spoglie all'ombra della Maiella madre.

MACRELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Dai vari settori della Camera, al di sopra di ogni divisione di parte, si sono levate parole di rimpianto e di cordoglio per la improvvisa scomparsa di Raffaele Paolucci.

A questa alta e solenne manifestazione non può, non deve mancare la partecipazione del partito repubblicano, che accomuna a quella di Raffaele Paolucci la figura luminosa di Raffaele Rossetti, il mazziniano purissimo che ideò la grande, disperata, eroica impresa.

Ma ho una ragione personale particolare per inchinarmi oggi davanti alla memoria di Raffaele Paolucci. Attorno al letto di dolore, dove giaceva un mio adorato fratello, egli profuse i tesori della sua esperienza e del suo grande, generoso cuore per tentare di vincere un male che non perdona. Ecco perché, al saluto mio e dei miei amici alla memoria di Raffaele Paolucci, unisco anche

un sentimento di fraterna, affettuosa mia gratitudine.

CODACCI PISANELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CODACCI PISANELLI. Il gruppo parlamentare democristiano si associa con commozione profonda alle parole pronunziate per ricordare l'onorevole Raffaele Paolucci, che passa alla storia come esempio di italiano e nella cui persona lo scienziato e l'eroe sono mirabilmente fusi. È un onore per un Parlamento annoverare tra i propri membri simili figure. Particolarmente amaro è perciò commemorarne la dipartita.

Il nostro pensiero si inchina deferente di fronte al grande scomparso, sia per la epica impresa, sia per tutti gli anni di preparazione e di formazione del carattere che in quella impresa si conclusero e che di simili gesta rappresentano la spiegazione e il segreto.

Dignitoso sempre, lo è stato, per disegno della Provvidenza, anche nel momento supremo. Di lui possiamo veramente dire: « Indi s'ascese ». Dinanzi a lui, ormai asceso, si leva il rimpianto di tutti gli italiani che lo culla come farebbe una madre, perché quando scompaiono gli eroi, secondo le parole di Victor Hugo; « la voce di un popolo intero li culla nella loro tomba ». Di quella voce fa parte anche la nostra, rinnovando l'impegno unitario della nostra gente, che ha avuto nell'onorevole Raffaele Paolucci e nella sua vita un così luminoso assertore.

DELFINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELFINO. Quando nello scorso mese di marzo l'onorevole Paolucci commemorò al Vittoriale Gabriele D'Annunzio, di cui ricorreva il ventennale della morte, con la modestia che gli era propria volle premettere quanto fosse difficile, per lui così oscuro (come volle definirsi), parlare davanti al sepolcro del poeta-soldato. Ma Raffaele Paolucci, che con D'Annunzio e Andrea Bafile rappresentò nella grande guerra la triade dell'eroismo e dell'ardimento della gente d'Abruzzo, era veramente il più qualificato a parlare di D'Annunzio, anche come ultimo superstita di quel « covo della Giudecca » ove, a Venezia, si preparavano gli agguati marini contro l'impero austro-ungarico.

Sono io, invece, a trovarmi in difficoltà nel prendere per la prima volta la parole in quest'aula proprio in occasione della commemorazione di Raffaele Paolucci. Ma se ho vinto più di un motivo di reverenziale emo-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

zione e non ho evitato di parlare in questa occasione è perché ho sentito il dovere di portare in quest'aula l'eco di ciò che ha rappresentato in Abruzzo la scomparsa di Raffaele Paolucci. Perché la gente d'Abruzzo vedeva in lui mirabilmente confuse le virtù migliori delle sue stirpi antiche, e vedeva nello scienziato, nell'eroe e nel cittadino mirabilmente espresse tutte le virtù migliori delle sue generazioni.

È stato un lutto per tutto l'Abruzzo. Chi ha partecipato alle sue esequie ha visto su tutto il percorso il popolo che si accalcava e si metteva in ginocchio, chiudendosi nel silenzio e nel pianto, andando con la mente al ricordo degli anni vicini e lontani in cui Raffaele Paolucci fu ad un tempo maestro di scienza e faro luminosissimo di virtù italiane, di capacità, di bontà infinita e di rettitudine esemplare. Per l'Abruzzo è stata una grande perdita. Egli era, a mio avviso, il più grande abruzzese vivente. Il popolo d'Abruzzo ha compreso la gravità della perdita, e di fronte alla sua bara ha taciuto con la stessa devota commozione con cui tacque quando vide la salma di Andrea Bafile ascendere i monti rocciosi della Maiella madre, dove Raffaele Paolucci aveva voluto fosse eretto un sacrario a ricordo di tutti i morti abruzzesi della grande guerra.

Fu quello il primo e l'ultimo atto ufficiale con cui l'affondatore della *Viribus unitis* si avvicinò al suo popolo dopo l'impresa di Pola. Poi l'uomo tornò alla battaglia politica e combattè (è opportuno ricordarlo) contro coloro che riteneva i nemici della patria. E vinse anche quella dura battaglia. Poi tornò in quest'aula in una serie ininterrotta di legislature a portare la voce, gli interessi, le speranze, le proteste della nazione ed in particolare della gente abruzzese. Lo fece con la stessa devozione, la stessa forza, lo stesso coraggio e la stessa costanza con la quale aveva servito l'Italia in guerra.

Tutta la sua vita fu un combattimento contro i mali dello spirito e contro quelli del corpo. Di ogni combattimento egli fece un dovere e da ognuno ottenne anche una vittoria. Non dimenticò mai il suo Abruzzo, fu vicino alla sua gente in ogni momento; fra i 30 mila operati di Paolucci ve ne sono migliaia abruzzesi, operati gratuitamente.

Il popolo abruzzese lo ricorderà sempre. Noi giovani soprattutto vogliamo ricordarlo anche perché abbiamo più di una volta attinto da lui il vigore per la nostra battaglia politica e dal suo esempio la costanza anche per le battaglie di domani. Quelle battaglie di Raffaele Paolucci che è anche opportuno — lo

sia permesso alla mia intemperanza giovanile — ricordare in un senso se non partigiano, strettamente politico. Perché se Raffaele Paolucci deve essere commemorato come uomo, come scienziato, come eroe da tutta la Camera italiana, certamente anche va ricordato come uomo politico, perché la sua scomparsa non costituisce una perdita soltanto per il partito nazionale monarchico, ma è una perdita per tutta la destra politica italiana; quella destra politica per la cui unità egli si è battuto (ed è stata, forse, questa la sua ultima battaglia politica). In una lettera scritta al dottor Di Luzio che lo sostituirà in questa Camera, pochi giorni prima di morire, egli diceva di essere venuto in questa aula a votare, a partecipare alle ultime sedute, solo perché sapeva che dai liberali, ai monarchici, a missini si sarebbe votato nello stesso modo.

Questo è il testamento di Raffaele Paolucci che gli uomini della sua fede non devono dimenticare; che dobbiamo tenere presente perché siamo convinti che solo così facendo lo sentiremo ancora di più vicino a noi.

COLITTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLITTO. Come deputato del Molise, così cordialmente legato al suo Abruzzo, oltre che in rappresentanza del gruppo parlamentare liberale, mi associo con fervido cuore alle parole, intrise di ammirato dolore, che sono state pronunciate da altri colleghi per la scomparsa di Raffaele Paolucci, scienziato di chiara fama, coraggioso iniziatore, come è stato ricordato, della chirurgia toracica, luminosa figura di soldato, che tramanda alle future generazioni un primato, perchè lo custodiscano, cittadino e uomo politico che, in ogni suo atto, ebbe a porre sempre, nella sua ansia di superamento, una nota di indulgenza, di temperanza, di equanimità, di umanità, di gentilezza.

Egli sentiva ognora forte il bisogno di prodigarsi, donde un vero patto di amore tra lui e i suoi concittadini.

La luce della sua anima continuerà perciò a risplendere, guida mirabile a quanti combattono la santa battaglia per il vero e per il bene.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo si associa con commozione alla commemorazione di Raffaele Paolucci.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

Non avrei mai immaginato 37 anni fa, quando entrai in questa Camera con Raffaele Paolucci, tutti e due minorenni, cioè prima di aver compiuto il trentesimo anno voluto dallo statuto, non avrei mai immaginato, dicevo, di dover oggi commemorare da questo banco un amico, un collega,

Allora ci guardavamo negli occhi e ci domandavamo se ci avrebbero permesso di rimanere in quest'aula. Qualche mese passò dalla nostra elezione, e due grandi avvocati difensori, Vittorio Emanuele Orlando e Filippo Meda, sostennero che dovevamo essere convalidati perchè al momento nel quale l'Assemblea discusse della nostra elezione avevamo compiuto il trentesimo anno.

Siamo stati sempre amici e vicini in questo ricordo: amici e vicini, perchè combattenti insieme. Abbiamo ricordato tante volte quegli anni 1915-18 nei quali il nostro paese compì il suo Risorgimento; ed io ricordavo a lui la commozione profonda di tutti i combattenti alla notizia dell'affondamento della *Viribus unitis*: la commozione profonda, l'entusiasmo che portò poi le nostre truppe alla vittoria.

Quante bufere politiche da allora sono passate! Ci siamo ritrovati e ci siamo perduti. Ci siamo però sempre guardati negli occhi come persone che, al di sopra di tutti i contrasti ideologici, sentono che domina e deve dominare il pensiero della patria.

Ho trovato l'amico Raffaele Paolucci al Senato nella passata legislatura, e qui in questa legislatura. Si è detto di lui che è stato soprattutto un cittadino esemplare: è vero, perchè ha sempre nutrito profondo amore per la patria che ha servito in armi e nella vita civile. Valente combattente e patriota e nello stesso tempo valoroso e grande chirurgo che ha saputo affermarsi, — come altri ha qui detto — nella vita professionale e nella vita accademica in modo veramente eccezionale.

È stato anche detto, ed è vero, che Paolucci era un signore nel senso più nobile della parola, un uomo dall'animo dotato di gentilezza e di umanità. Avvicinandolo, si sentiva di avvicinare una creatura dai sentimenti talmente elevati di spiritualità da sentirli riflessi nel proprio animo.

In questo momento sono dominato da commozione, è vero; sono dominato dal dolore per la scomparsa di un amico, per la preoccupazione di non aver detto tutto quanto nel mio cuore sento che dovrei dire di lui. Ma permettete che io chiuda queste mie poche parole affermando che è stato ricor-

dato Paolucci, come esempio per tutti gli italiani, esempio che deve essere di concordia nell'amore di questa nostra Italia da lui servita con eroismo e devozione.

PRESIDENTE (*Si leva in piedi, e con lui i deputati e i membri del Governo*). Il 4 corrente si è improvvisamente spento l'onorevole professore Raffaele Paolucci di Valmaggione, medaglia d'oro al valore militare. Scompare con lui una splendida figura di eroe leggendario, di scienziato e di chirurgo eminente, di parlamentare di lunga tradizione e di costante ispirazione a motivi di valore ideale.

La multiforme sua attività ricorda le figure di quegli uomini del Rinascimento che in settori i più vari e disparati lasciarono vive tracce di temperamenti aperti ai richiami della scienza e della vita.

La scelta della professione medica, e del settore di essa più delicato, perchè diretto non solo a diagnosticare il male ma soprattutto a tentare di reciderlo dalle radici, ed anche più pericoloso, perchè inchiodando il chirurgo alle fonti stesse del male lo chiama in ogni atto operatorio ad un'azione insieme coraggiosa e meditata, appare già come una significativa manifestazione del suo carattere deciso ma responsabile, risoluto ma riflessivo.

In questo settore attinse il vertice di una fama meritatissima, alla quale lo splendore dell'eroica sua gesta e della medaglia d'oro non contribuì come piattaforma di privilegio ma, se mai, impresso un certo ritardo nel riconoscimento; riconoscimento che, per altro, venne e fu universale. Chirurgo fu, infatti, di altissimo livello, sia per l'orientamento verso forme che al tempo dei suoi primi esperimenti apparvero audaci e sconcertanti e che oggi, invece, soprattutto per merito suo, sono aperte ad una larga schiera, se pure selezionata, di chirurghi, che onora il nostro paese (alludo alla chirurgia polmonare e toracica), sia per la sicurezza, la genialità e l'umanità della prestazione.

La cattedra universitaria fu il sogno più alto della sua vita, che — come ricorda in uno scritto autobiografico — gli veniva alimentato dalla mamma, che fu per lui una costante, ammonitrice voce di richiamo alla scuola. Se nella sua vita politica e parlamentare, che fu lunga ed intensa, si registra un ricorrente motivo di distacco non è, come in altri, per delusioni o incomprensioni; bensì per la fondata preoccupazione di dover sacrificare alle esigenze della politica gli studi, la ricerca ed il conseguimento della cattedra. Sicché il conferimento di essa per chiara fama fu da

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

tutti appreso come il riconoscimento di autentiche qualità. E lo sviluppo glorioso della sua carriera universitaria costituì di quella nomina la ratifica più autorevole, perché proveniva dal mondo accademico.

Alla politica ed all'attività parlamentare — sia pure con quello stato di disagio determinato dalle inevitabili distrazioni dalla ricerca e dallo studio — dedicò gran parte della sua vita: dal 1921, quando fu eletto in Abruzzo e a Napoli, che fu orgogliosa di lui come di un figlio adottivo, alle elezioni nella passata legislatura al Senato, nella presente alla Camera. In questa attività obbedì sempre ad una linea di alta ispirazione patriottica e di ferma coerenza. Ed atto di coerenza, compiuto con grande dignità e nel rispetto dell'ordine costituzionale, è stata l'ultima fase della sua vita politica, dedicata con fervore e con passione alla difesa della ideologia istituzionale.

La sua eroica gesta dell'affondamento della *Viribus unitis*, in cui confluirono l'ardore di un animo insofferente di limiti e di costrizioni e la costante, lunga, dettagliata preparazione, espressione di senso di responsabilità, resta nella storia, non solo della guerra 1915-18 bensì di tutte le guerre, come una delle pagine più alte dell'eroismo patriottico ed una delle più leggendarie pagine epiche, al cui ricordo, anche a distanza di quarant'anni, non si torna senza profonda commozione.

Di essa — che sarebbe bastata a riempire una vita — egli non andò mai orgoglioso; né da essa trasse mai ragione di privilegio, bensì motivo di maggiore responsabilità, di dignità di vita, di austerità di costume e di consapevole umiltà. E questo suo atteggiamento resta per noi come un alto insegnamento.

Celebrando oggi Raffaele Paolucci la Camera dei deputati è orgogliosa di esaltare una delle più pure espressioni del genio e dell'anima della nostra Italia.

Nell'oscura notte del 1° novembre 1918, nel momento del distacco dalla torpediniera 65 P.N., il comandante Scapin gridò a Paolucci e a Rossetti: « L'Italia vi benedice per quello che fate per lei e non vi dimenticherà ».

In questo momento di mesto raccoglimento io penso che la forma di celebrazione più solenne ed anche più cara allo spirito di Raffaele Paolucci sia quella di rinnovare la promessa che l'Italia lo benedice e che per quanto d'eroico e di nobile egli ha compiuto al servizio della patria in armi e del suo prestigio scientifico e morale nel mondo degli studi custodirà la sua memoria nel sacrario delle più alte idealità. (*Segni di generale consentimento*).

Presentazione di un disegno di legge.

FERRARI AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI AGGRADI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Nuova anticipazione di lire 40 miliardi a favore del « fondo di rotazione » di cui al capo III della legge 25 luglio 1952, n. 959, recante provvedimenti per lo sviluppo della economia e l'incremento della occupazione ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. (63).

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

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

FRANCAVILLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, si è detto che i bilanci che stiamo discutendo ormai allo scorcio dell'esercizio provvisorio sono da considerare come bilanci di transizione perché preparati da un governo precedente alle elezioni politiche e che perciò non se ne possa tener conto agli effetti di una valutazione della linea perseguita dall'attuale Governo. Il che equivarrebbe a considerare inefficace, se non del tutto inutile, la discussione che qui stiamo facendo. Io sono invece convinto che la volontà di inserire qualcosa di nuovo, anche poco, potrebbe essere dimostrata con l'accettazione di alcune modifiche al bilancio stesso, per correggere almeno alcuni dei difetti che più appaiono evidenti nella impostazione, sulla quale mi permetterò di esprimere alcune critiche di fondo.

Ho cercato, onorevole Angelini, qualcosa che preannunciasse nel bilancio l'impostazione di quel piano quinquennale che nello scorso bilancio veniva annunciato come elemento risolutivo per superare le gravi difficoltà nelle quali si trova l'azienda dei trasporti.

Lo stesso relatore rileva, a proposito del risanamento finanziario che il piano si prefigge, che intanto per l'esercizio in corso ci troviamo

con ben 15,8 miliardi in meno rispetto a quelli stabiliti dal piano, limitatamente agli introiti previsti per gli oneri extra-aziendali, che nel piano stesso erano stati valutati complessivamente a 67,8 miliardi. Nel bilancio che stiamo discutendo, infatti, la previsione per questo titolo è di 52 miliardi.

Si parte male, dunque, onorevole Angelini! Avete già in partenza una ruota sgonfia, né credo che potrete sperare in aiuti per ripararla.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ella è fuori strada. Col bilancio non ha a che fare la ruota sgonfia, perché gli oneri extra-aziendali dipendono da una legge. Se ella l'avesse letta bene, non avrebbe fatto questo rilievo!

FRANCAVILLA. Ella l'anno scorso al Senato ha annunciato che avrebbe immesso gli oneri extra-aziendali nell'attuale bilancio per 67,8 miliardi. Questa è la realtà delle cose: oggi ci troviamo di fronte a 52 miliardi, con una differenza cioè di 16 miliardi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La richiesta nei rapporti del Tesoro è stata di 64 miliardi. La Commissione incaricata dalla legge ha fissato per quest'anno accenti per 52 miliardi. Non c'entra, quindi, il ministro: è la Commissione che ha deciso così.

FRANCAVILLA. Siamo ancora nel regime degli accenti!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ne riparleremo.

FRANCAVILLA. Non potrete sperare aiuto, per riparare quella ruota dal monopolio della gomma, anzi da quello della strada che è molto ben disposto a far trovare chiodi e altri intoppi lungo il cammino. Rimane sempre valida l'indicazione di cavouriana memoria, che bisogna cioè accorciare l'Italia anche con i trasporti ferroviari, obiettivo che oggi può realizzarsi appunto attraverso il miglioramento del traffico ferroviario e della sua attrezzatura e, conseguentemente, attraverso gli introiti che esso potrà realizzare allo Stato.

I magnati dell'industria automobilistica se ne stanno, ad onor del vero, assai tranquilli di fronte all'annuncio del piano quinquennale e della sua realizzazione. Sanno che se anche il guidatore è esperto, ha un ruolino di marcia molto a rilento, come si dice nel gergo degli autotrasportatori, e suscettibile di essere ritardato. Quando l'autista è esperto e la strada è agevole e larga, quale può essere la causa di un ritardo se non un guasto alla macchina ovvero uno sforzo di buona volontà del guidatore per arrivare il più tardi possibile?

Ella vorrà scusarmi lo scherzo e la impertinenza, signor ministro. A proposito degli oneri extra-aziendali, merita probabilmente maggiore comprensione lo sforzo del suo dicastero per ottenere maggiori risultati nelle trattative intercorse con il Tesoro. E sono probabilmente le difficoltà e le resistenze incontrate che le hanno fatto dire lo scorso anno a questo proposito che avrebbe preferito poterne parlare dal banco di deputato anziché da quello di ministro. Ma ella deve riconoscere lealmente, onorevole Angelini, che non può essere accettata da una Assemblea, come questa in cui ho l'onore di parlare, una impostazione simile a quella che è stata data alla soluzione di questo problema, che essa debba essere, cioè, affidata ad una sorta di trattativa tra ministri, tra il ministro dei trasporti e quello del tesoro, ovvero tra il ministro del tesoro e la Commissione: spendi 67,8 miliardi, ma io te ne posso dare solo 50 quest'anno, 10 in più dell'anno scorso, accontentati (ed ella avrà tirato ancora per il 1958, immagino, fino a che dopo lunghe trattative avete diviso la differenza e siete giunti ai 52 miliardi... forse il giusto mezzo era 52 miliardi e mezzo, ma questo lasciamolo al rivenditore di noccioline americane perché è il suo mestiere tirare sul peso). Un bilancio dello Stato è una cosa seria, signor ministro; o si accetta un principio o non lo si accetta, e che il principio fosse stato accettato lo scorso anno nessuno può metterlo in dubbio, essendovi stati già i 40 miliardi di rimborso forfettario, il quale poteva essere giustificato il primo anno ma che ora non ha più alcuna giustificazione. Che si fa allora? Si mette in dubbio il preventivo del ministro dei trasporti? Ma quella è una spesa fissa, se non sbaglio, che non può essere rimborsata solo in parte, forfettariamente: è una spesa facilmente controllabile, che potrà essere probabilmente diminuita limitando alcune forme di concessione esistenti e che non dipendono, se non erro, tutte dal Ministero dei trasporti.

Non solo non è serio un bilancio di questo tipo, ma a nessuno di voi sfugge, onorevoli colleghi della maggioranza che vi accingete ad approvare questo bilancio, il fatto che vi accingete ad approvare un vero e proprio falso in un bilancio dello Stato. Si tratta di un servizio reso allo Stato da parte dell'azienda ferroviaria riconosciuta come tale; e deve essere proprio lo Stato il peggior pagatore tra i clienti delle ferrovie? Così come un falso bilancio dei trasporti deve essere ritenuta la spesa dei 60 miliardi, di cui, se non erro, soltanto 10 rimborsati dal Tesoro, per

l'applicazione dei provvedimenti delegati che riguardano il trattamento economico del personale. A tale proposito ella dette assicurazione lo scorso anno che avrebbe trovato accoglimento nei prossimi esercizi il principio del pagamento da parte del Tesoro dell'onere rappresentato dalle pensioni. Non mi pare che in questo bilancio possa essere ravvisato sia pure un preannuncio dell'accoglimento di questo principio da parte del Governo. Il quale non può essere visto, signor ministro, da noi parlamentari, né tanto meno dal paese come un coacervo di ministri che operano ciascuno per proprio conto e talvolta in contrasto tra di loro, impegnati in una sorta di tiro alla fune per tirare, ciascuno con quanta più forza ha, verso il proprio dicastero le somme stanziare nel conto generale del bilancio.

Ma un governo ha una sua linea che si articola nei diversi settori, nell'attività dei diversi dicasteri... e la linea di questo Governo continua ad essere quella della difesa ad oltranza degli interessi del monopolio, spostata anzi ancora di un passo rispetto ai governi precedenti, verso la difesa di quegli interessi che premono e soffocano tutta la vita economica del nostro paese, l'attività dello Stato e quella dei privati che non sono legati al monopolio.

L'onorevole Polano ha già denunciato nel suo intervento il peso dell'azione del monopolio, determinante ormai nell'indirizzo dei trasporti in relazione alla sua attività di supremo coordinatore nell'ormai antica battaglia tra la strada e la rotaia, la quale si risolve poi sempre in favore della strada contro la rotaia, e nel settore stesso della strada in favore della grande azienda ormai costituita e in danno del piccolo gestore di una linea automobilistica, che pure dovrebbe ottenere, sull'altare del principio della difesa dell'iniziativa privata — a voi sacro sopra ogni altro — la maggiore protezione ed il più oculato incoraggiamento da parte del Governo e dei suoi organismi periferici. È proprio il più piccolo, invece, che facilmente soccombe in questa lotta di giganti, starei per dire in questa lotta di pirati, i pirati della strada.

E non è vero che si tratti di progresso tecnico, onorevole Angelini. Ella, che ama definire l'attuale espansione dei traffici su strada come il risultato del progresso tecnico, sa quanto di artificioso si nasconde dietro quella impostazione. Noi, invece, saremmo i retrogradi, descritti come i feroci avversari dello sviluppo del traffico su strada.

Ebbene, occorre ripetere qui ancora una volta quale è stata sempre la nostra posizione. Essa non è mai stata e non è assolutamente per principio contraria alla sostituzione, in alcuni casi giustificata, del trasporto su strada al trasporto su rotaia. Ma quando tale sostituzione avviene sulla base di una condizione artificiosa di protezionismo e di monopolio, non può che ripercuotersi in danno dello stesso progresso tecnico, e in primo luogo in danno della collettività e dell'intera economia nazionale.

Guardate al monopolio dell'industria automobilistica: la Fiat. Probabilmente se avessimo avuto una politica nostra, una politica italiana più indipendente e lungimirante, l'industria automobilistica italiana avrebbe ricercato la sua espansione sui mercati esteri. Attualmente, invece, la ricerca del massimo profitto, da parte di questo monopolio, non solo entra in contrasto con le possibilità di assorbimento della strada nel nostro paese, ma finisce col soffocare la vita economica di ogni attività industriale. È fuori dubbio, ad esempio, che se vi fosse stato uno sviluppo costante nell'ammmodernamento delle nostre ferrovie, nell'aumento del materiale rotabile, nell'adeguamento del nostro parco di carri merci e di carri viaggiatori alle accresciute esigenze di questi ultimi anni, alcune nostre industrie meccaniche anche meridionali, come l'Ilva, l'Ansaldo, l'O. M., gli stessi stabilimenti di Baia e di Pozzuoli, che producevano tutto materiale di base per i trasporti, avrebbero potuto essere salvate dalla crisi.

La pressione del monopolio sull'indirizzo di Governo ha costituito invece e costituisce tuttora un freno, ed un freno di grandi proporzioni, per l'attività del Governo in questa direzione. Ella non può negare, onorevole Angelini, che quella pressione ha esercitato una suggestione anche su di lei, che pur sembrava fosse partito con una volontà diversa. Facciamo un piccolo passo indietro: troveremo che nello schema Vanoni era previsto per il decennio un finanziamento complessivo di circa 700 miliardi per il programma di ammodernamento dei trasporti, di cui 350-400 miliardi per le ferrovie dello Stato ed il resto per le ferro-tranvie in concessione e per le tranvie urbane. Proprio tenendo presente la funzione propulsiva dei trasporti, che rappresentano uno stimolo per tutte le altre attività propulsive, si avvertiva la necessità di un anticipo, e di un anticipo notevole su tutto il piano. Ma, onorevole ministro, ella, nonostante la sua prestanta

fisica e la iniziale buona volontà, ha mollato il capo della sua corda e si è fatto docilmente trascinare verso la rinuncia a quello che sembrava ormai acquisito per il suo dicastero nello schema Vanoni, che pur pareva divenuto il vostro cavallo di battaglia in tutti i vostri discorsi, onorevoli colleghi della maggioranza, e qui e nelle piazze e nei discorsi ufficiali dei ministri.

Avete ripiegato sul piano quinquennale. I 700 miliardi in 10 anni sono divenuti 250 in cinque: altro che notevole anticipo e funzione propulsiva dei trasporti! L'anticipo notevole diviene ritardo notevolissimo e probabilmente il settore dei trasporti dovrà cercare altrove la spinta propulsiva che avrebbe dovuto imprimere a tutte le altre attività produttive e già ora siamo a costatare un ritardo sul già ritardato piano. Adesso c'è già una riduzione del piano a 175 miliardi, mi pare. E chi sa che fra alcuni mesi o fra qualche anno non sentiremo parlare di qualche altro schema o piano magari triennale, perchè quello quinquennale sarà passato nel dimenticatoio, come lo schema Vanoni.

Non c'è che dire: questo è veramente un Governo di sinistra, con impressi i segni volitivi della socialità dell'onorevole Fanfani e con il massiccio contributo socialista dei ministri socialdemocratici.

Se volessimo poi affrontare le deficienze della stessa impostazione del piano così come esso ci viene presentato nella relazione, il discorso si farebbe più lungo.

Già l'onorevole relatore ci avverte di alcuni pericoli insiti nel piano, come quello della questione della grande riparazione che si intenderebbe affidare all'industria privata. Ella giustamente la denuncia come un pericolo grave, onorevole Colasanto; e credo colga nel segno soprattutto quando prevede che « la stessa industria privata — leggi monopolio — rimasta sola in linea per certi lavori, aumenti le sue pretese e non si contenti dei prezzi cui lavora attualmente ».

È ancora la legge del monopolio alla quale si assoggetta sempre più docilmente l'indirizzo governativo di fronte a cui apparirà indubbiamente un'eresia la sua proposta di di attrezzare nel Mezzogiorno, onorevole Colasanto, un'officina di grandi riparazioni delle locomotive *Diesel* e dei locomotori elettrici. Eresia per eresia, mi sia consentito qui di fare un'altra domanda. Prevede il piano, per l'attrezzatura e la costruzione di nuovi impianti per fornitura di energia elettrica, ovvero per un più razionale ed economico sfrut-

tamento degli impianti attualmente esistenti, qualche stanziamento?

COLASANTO, *Relatore*. 12 miliardi.

FRANCAVILLA. È possibile continuare cioè ancora nell'attuale stato di cose contrario ad ogni buona norma di economia finanziaria per cui — parlo della razionalizzazione — le ferrovie dello Stato pagano l'energia ad un prezzo che è doppio rispetto a quello della sua produzione? Sì, signori; so che la produzione dell'azienda delle ferrovie dello Stato e la produzione delle aziende nelle quali le ferrovie hanno una partecipazione azionaria o parziale è superiore al bisogno; ma la realtà è che nella maggior parte delle zone le ferrovie sono costrette ad acquistare l'energia ai prezzi di monopolio, specialmente nel Mezzogiorno, dalla S. M. E.

Già nello scorso anno vi fu per tale ragione un aggravio di 2 miliardi e mezzo nel capitolo dell'energia elettrica e quest'anno ancora un aggravio di un miliardo e 600 milioni. E c'è una nota nel bilancio nella quale si prevede di dover pagare prezzi più elevati ancora per l'energia elettrica. Ma perché il piano non prevede un più razionale sfruttamento delle sue fonti per non ricorrere all'industria privata dell'energia elettrica, ovvero, se questo non fosse tecnicamente possibile, la costruzione di nuovi impianti nelle zone soprattutto meridionali? È prevista la costruzione di nuovi impianti in quelle zone?

COLASANTO, *Relatore*. Uno solo se ne può fare. Non so dove sorgerà.

FRANCAVILLA. Nelle zone meridionali, dove il costo dell'energia elettrica è maggiore, grazie alla benevolenza della nostra S. M. E....

COLASANTO, *Relatore*. La quale è dell'I. R. I., però!

FRANCAVILLA. Non è tutta dell'I. R. I. Non vi è neppure la maggioranza dell'I. R. I. nelle azioni della S. M. E.

COLASANTO, *Relatore*. Di fatto, sì.

FRANCAVILLA. È il monopolio peggiore di tutti il monopolio elettrico! È in omaggio alle sue incalcolabili benemeritenze verso l'economia italiana, voi sacrificate....

COLASANTO, *Relatore*. Io non lo difendo.

FRANCAVILLA. ...alcuni miliardi che potrebbero essere facilmente risparmiati nel bilancio. Eppure, di concessioni ne avete già fatte e ne continuate a fare, proprio sul bilancio dei trasporti, ai monopoli elettrici. Sono diversi miliardi all'anno che i monopoli assorbono, e in particolare i monopoli elettrici, i più avidi fra i monopoli italiani! Basti appunto dire che la S. M. E., la piovra del Mezzogiorno, ci fa pagare la luce ad un prezzo

doppio rispetto a quello di alcune regioni del nord, frenando così ogni serio impulso all'industrializzazione del Mezzogiorno.

COLASANTO, *Relatore*. Pensate ai gruppi monopolistici del nord in questo campo, che sono privilegiati e veramente battono molti altri.

FRANCAVILLA. Il monopolio del nord e quello della S. M. E. sono la stessa cosa. La S. M. E. è il vero nemico del Mezzogiorno e di ogni possibilità di sviluppo del meridione.

Questi monopoli elettrici, fra i loro canali per realizzare più comodamente il massimo profitto, hanno le ferrovie in concessione, attraverso le quali giungono nelle loro fauci alcune decine di miliardi dello Stato. Il gruppo Edison gestisce ferrovie in concessione per qualche migliaio di chilometri. La Milano-Nord ha 240 chilometri in concessione, con scadenza nel 2000, ed è attiva; vi è poi la Centrale umbra, la ferrovia Perugia-Umbertide-San Sepolcro (113 chilometri), la Valbrembana (Bergamo-San Martino, con altri 50 chilometri), la Val Seriana (Bergamo-Frusone, con altri 40 chilometri); e infine, *dulcis fundo*, le Calabro-Lucane, con 722 chilometri. Il monopolio « si becca », per quest'ultima ferrovia, 2 miliardi 600 milioni all'anno, con quella vergognosa convenzione che assicura i nove decimi del bilancio in perdita. E sappiamo che tipi di bilancio fanno! Si tratta di bilanci fittizi, integrati dallo Stato. È la convenzione fatta con le ferrovie Calabro-Lucane: i nove decimi integrati dallo Stato. Qual è l'industria o l'operatore economico che affronta così, senza rischi, comodamente, una situazione di questo genere? « Socialismo alla rovescia »: così sarebbe da definire il tipo di socialismo che vogliono i concessionari.

Dunque, la Milano-Nord è attivissima e intasca i profitti. Quelli non si toccano: sono profitti privati. Le Calabro-Lucane sono in perdita. E allora, i nove decimi sono integrati dallo Stato.

COLASANTO, *Relatore*. Che farebbe ella? Le chiuderebbe?

FRANCAVILLA. Perché non le prendiamo noi come Stato, onorevole Colasanto?

Privatizzazione dei profitti — ecco — e socializzazione delle perdite. Questa è la politica che voi fate e continuate a fare nei confronti dei concessionari. Ecco il socialismo dei ministri socialdemocratici!

Ancora monopoli elettrici: la S. M. E. ha la Circumvesuviana e adesso chiede 6 miliardi.

Onorevole Colasanto, non faccia adesso il difensore ad oltranza. Ella ha fatto una buona relazione.

COLASANTO, *Relatore*. Non ho mai difeso questa gente, sono stato sempre acerrimo nemico di questa gente, ma non è esatto quello che ella dice.

FRANCAVILLA. Vi sono le azioni.

COLASANTO, *Relatore*. Non significa niente.

FRANCAVILLA. Ella sa benissimo che cosa significa il pacchetto azionario.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Era ministro dei trasporti un comunista, Ferrari. In quell'epoca esisteva la stessa situazione: egli non riuscì, come non siamo riusciti noi, e questo perché vi è una convenzione.

FRANCAVILLA. Ma sono passati più di dieci anni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo chiedete a noi; ma perché non lo chiedevate in quell'epoca?

FRANCAVILLA. Ho già denunciato queste cose che avvengono nelle Calabro-Lucane nei bilanci scorsi. La Circumvesuviana...

COLASANTO, *Relatore*. ...è in maggioranza dell'I. R. I., tanto è vero che l'I. R. I. ha mandato un capitano marittimo a dirigere la ferrovia. Dico questo in senso di protesta.

FRANCAVILLA. Questo fa parte di tutto il sistema.

COLASANTO, *Relatore*. C'era quello che volete, ma è bene dire la verità, perché, sparando male, spariamo a vuoto.

FRANCAVILLA. Quando si spara contro la S. M. E., non si spara mai male.

COLASANTO, *Relatore*. Era una volta la S. M. E., oggi è un'altra cosa. Abbia pazienza. Dovremmo sparare molto più in alto, ma lasciamo stare!

FRANCAVILLA. Più in alto della S. M. E.?

PRESIDENTE. Contro le lampadine, trattandosi di luce. (*Si ride*).

FRANCAVILLA. Qualche colpetto basso è partito anche da lei, onorevole Colasanto. Devo dargliene atto. È partito anche dalla relazione. Adesso la Circumvesuviana chiede 6 miliardi allo Stato per l'ammodernamento.

COLASANTO, *Relatore*. Legga la relazione.

FRANCAVILLA. Povera S. M. E.! Tanto povera che non ce la fa da sola ad ammodernare le sue linee in concessione e ha bisogno dell'aiuto dello Stato. Aiutiamola con qualche miliardino dello Stato.

Ma che aspettiamo a nazionalizzare la S. M. E. con la sua ferrovia in concessione?

La S. M. E., questo nemico del Mezzogiorno e del suo sviluppo, finchè sopravviverà con la sua enorme impalcatura monopolistica, continuerà a danneggiare ed a tiranneggiare tutta l'industria e l'intera economia meridionale.

Ancora monopoli elettrici: la S. A. D. E. M. Questa ha in concessione le Ferrovie venete che di recente, in omaggio al progresso tecnico, si sono trasformate per due terzi in servizio automobilistico.

E la lista potrebbe ancora continuare.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

LI CAUSI

FRANCAVILLA. A questo punto mi sia consentito di chiedere se il Parlamento, onorevole Angelini, può essere messo al corrente dell'uso che i concessionari stanno facendo dei 20 miliardi circa già stanziati per l'ammmodernamento delle ferrovie in concessione. Quale controllo si esercita sul buon uso che i concessionari fanno dei fondi stanziati per l'ammmodernamento? Le poche notizie che ho, onorevole ministro, non sono buone e fanno prevedere un regime di proroga all'infinito del termine fissato per l'ammmodernamento. Divoratori di miliardi sono questi, mai sazi! E con essi l'ammmodernamento delle ferrovie in concessione rischia di diventare una fonte di continuo dissanguamento per il bilancio dello Stato. La Sud-Est, e cioè Bombini e Pacelli... Già vedo l'Immobiliare ed altre cose ancora; l'esonero dal pagamento delle imposte per Pacelli, con tutto quello che segue. Quando è lo Stato che deve versare i miliardi, allora Pacelli si sente cittadino italiano non più rappresentante del Vaticano... Ma lasciamo stare questi discorsi, che ci porterebbero chissà dove.

Stavo parlando della Sud-Est. Questa società ha ottenuto 6 miliardi e 200 milioni di lire per l'ammmodernamento dei servizi. Noi approvammo la legge relativa all'ammmodernamento in Commissione trasporti nel febbraio del 1957. È passato da allora un anno e mezzo e forse più, senza che nulla o quasi nulla si sia fatto di concreto. A che punto sono i lavori? Esiste un piano. A che punto è questo piano nella sua esecuzione? Quali controlli esercitate sulla esecuzione del piano di ammmodernamento e sulle spese effettive dei fondi stanziati? Mi risulta, onorevole Angelini, che sono finora giunti a Bari sol-

tanto due locomotori Diesel, non ancora per altro messi in funzione. Mi pare, invece, che nel piano era stato previsto che entro l'aprile scorso tutto l'intero ammmodernamento avrebbe dovuto già essere completato su un primo tratto che va da Bari a Putignano. Tutto è rimasto però come prima e peggio di prima rispetto al piano e rispetto agli orari che vengono applicati su quelle ferrovie. Ho notizia poi di certi spostamenti di binari da una parte all'altra nell'interno della linea che non lasciano prevedere nulla di buono. Si tratta, come è mio dovere precisare, di notizie che potrebbero anche non essere fondate, ma io penso che un controllo in questo senso non sarebbe superfluo. Con questi concessionari non si sa mai!

Quello che risulta invece certo è che la società non ha assunto fino a questo momento una sola unità lavorativa in ordine ai lavori di ammmodernamento. Eppure, quando approvammo la legge relativa, tutti eravamo convinti — considerandolo come un presupposto unanimemente accettato — che l'ammmodernamento di questa importante linea avrebbe anche portato un sollievo alle popolazioni povere di quella zona della Puglia determinando, tra l'altro, l'assorbimento di un certo quantitativo, sia pure limitato, di mano d'opera disoccupata. In realtà sulla linea in questione stanno lavorando soltanto cantonieri, assuntori e dipendenti della Sud-Est. Si capisce che in questo modo la società risparmia enormemente, ma si capisce con altrettanta facilità che i lavori vanno a rilento e che il piano non può essere ultimato nel termine previsto di tre anni.

Mi ricordo, onorevoli colleghi, che fummo tutti d'accordo in Commissione, quando approvammo la legge di cui trattasi, nel senso di non concedere alcuna proroga. Fu detto e ripetuto che l'ammmodernamento avrebbe dovuto avere luogo entro il termine perentorio di tre anni.

Ma ecco che già si prepara una nuova manovra: cos'altro è, infatti, se non una manovra la richiesta di fondi avanzata dalla società stessa di cui si parla nella relazione? Onorevole Angelini, sappiamo di una richiesta che ammonta a circa 2 miliardi di lire: si tratta di una richiesta fatta al di fuori del piano di ammmodernamento?

La Camera, in questo caso, potrà esaminarla a suo tempo. Se invece la richiesta vuole essere un tentativo di spostamento del piano, e nello stanziamento e nel tempo, credo che nessuno di noi potrebbe accettarla, anche se alcuni colleghi potranno essere fortemente

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

suggestionati dal nome di Pacelli. Una volta dato il via al regime di proroga, infatti, si rischia di far pesare per decenni sul bilancio dello Stato il continuo dissanguamento di esso e l'ammmodernamento delle ferrovie in concessione non sarà mai compiuto. In tal modo, onorevole Angelini, il suo piano quinquennale andrà a carte quarantotto. Ella conosce assai meglio di me, signor ministro, quei divoratori di miliardi che sono i concessionari. Non saranno mai sazi! — vi dicevo. Vi è da riferire a loro le famose parole di Dante: « e dopo il pasto han più fame che pria ». Dopo che avranno avuto i miliardi, continueranno a richiederne ancora.

Cominciamo, dunque, con il dare qualche esempio. Quando l'ammmodernamento non procede secondo il piano, si proceda a carico di questi pirati. Abbiamo tutte le ragioni dalla nostra parte per legiferare sulla statizzazione della ferrovia senza alcun indennizzo. In questo modo soltanto capiranno: vedrete che capiranno. Tanto più, onorevoli colleghi, che la statizzazione rappresenterà un vantaggio per lo Stato, per le popolazioni interessate e per i dipendenti. La concessione, specialmente con il regime di sovvenzione, è un tarlo che continuerà a rodere il bilancio dello Stato fino a quando esiste. Esso è una palla di piombo nel cammino verso l'ammmodernamento delle nostre ferrovie. La statizzazione è invece un bene. Si veda quanto è avvenuto nelle linee di navigazione dei laghi del nord. Da quando è intervenuto lo Stato tutto è migliorato: le attrezzature, il servizio ed il bilancio, che, secondo le informazioni contenute nella relazione, è divenuto attivo.

COLASANTO, *Relatore*. No, onorevole Francavilla. Mi sono sbagliato io. Una sola linea è attiva e tre sono passive.

FRANCAVILLA. Vanno però verso il risanamento.

Quanto ai dipendenti, va detto che i concessionari hanno costretto tutte le organizzazioni sindacali (C. G. I. L., C. I. S. L. e U. I. L.) alla rottura delle trattative. Essi infatti hanno offerto degli aumenti tabellari dello 0,75 per cento e a stento sono arrivati successivamente all'uno per cento. Che sforzo! Eppure è noto che i ferro-tranvieri si trovano al di sotto delle medie retributive dei loro colleghi statali di ottomila lire mensili.

Dove va a finire, in questo modo, l'equo trattamento, signor ministro, che non può che significare parità con i lavoratori statali dello stesso settore? E quale è il suo pensiero in proposito e che cosa si propone di fare in questa vertenza che rischia di bloccare con

uno sciopero tanta parte dei nostri traffici? Intende ella chiamare i concessionari al rispetto della legge sull'equo trattamento?

Anche da un altro motivo i concessionari dovrebbero essere indotti a mutare proposito: fino a dieci anni fa i ferro-tranvieri percepivano retribuzioni anche più elevate di quella dello Stato ed allora vi era forse qualche titubanza nella categoria sul problema della statizzazione. Oggi sono essi i primi a premere e anzi sono divenuti elementi di avanguardia nella lotta che le popolazioni conducono per il passaggio allo Stato della rete in concessione.

COLASANTO, *Relatore*. Molti ci perderebbero.

FRANCAVILLA. Non credo, dalle informazioni che ho. Ci perderebbe forse il direttore generale della Sud-Est e qualche altro.

E non vi dice nulla quell'ordine del giorno del consiglio provinciale di Bari, di cui si faceva eco in Parlamento lo stesso onorevole Troisi in uno dei passati bilanci, ordine del giorno approvato all'unanimità da tutti i settori del consiglio provinciale di Bari, che chiede la statizzazione delle ferrovie concesse facenti capo a Bari: Sud-Est, le Calabro-Lucane e la Bari-Barletta? Non vi dice questa posizione unanime che essa corrisponde in pieno all'aspirazione unanime delle popolazioni pugliesi?

Non vorrei neppure parlare, perchè vi è da vergognarsene, della Bari-Barletta. Si dice che quando negli ambienti del Ministero dei trasporti si parla del conte Pasquini, si ride. Perchè quest'uomo riesce sempre a farla franca, anche di fronte alle situazioni più assurde. Anche l'onorevole Colasanto sta ridendo. Il conte Pasquini riesce sempre a raggiungere quello che vuole, assolutamente insensibile ad ogni accusa e ad ogni appellativo più o meno parlamentare che gli possa essere rivolto. Come lui — ma con le dovute proporzioni — vi è anche quel campione di concessionario della ferrovia Benevento-Cancello, che mi sembra si chiami Perrotta, più volte denunciato in quest'aula, messo sotto inchiesta, denunciato alla magistratura. Ebbene, egli continua, come nulla fosse stato, a fare le cose non certo legali per cui è stato denunciato e messo sotto inchiesta, sentendosi al sicuro dietro chissà quale protezione.

Il predetto signor Pasquini è un conte e la fa un po' più pulita. È da anni che gridiamo qui dentro e al Senato contro questa vergogna, di una ferrovia che ricorda i tempi

ormai lontani della vaporiera di carducciana memoria. Qualcuno ha parlato di cimeli storici, qualche altro di attrattiva turistica. Direi che essa ricorda i famosi treni del Far-West. Difatti proveniva già mezzo secolo fa dal Congo Belga, dove non serviva più a quelle popolazioni coloniali! Ebbene, consente ella, signor ministro, che questa specie di rarità da museo continui ancora a resistere ed a sbuffare per le vie di Bari a disdoro del suo dicastero, per consentire poi al conte Pasquini di speculare sulla sovvenzione governativa e di esercitare la sua attività in concorrenza con l'esercizio parallelo di autolinee? Infatti l'esercizio gestito da Pasquini e l'esercizio ferroviario gestito dallo stesso Pasquini si fanno concorrenza; per cui egli intasca da una parte i profitti e dall'altra la sovvenzione governativa, con tutti gli imbrogli ai danni della Stato e della collettività che io ho potuto denunciare più specificamente in un precedente intervento sul bilancio. E per carità, onorevole Angelini, non torni a giustificare il protrarsi di questa vergogna col pretesto della stazione terminale, perchè questo non le farebbe onore. Già nel 1954 io denunciavo qui il pericolo che il problema della stazione terminale poteva costituire la nuova giustificazione al rinvio della costruzione dell'ultimo tratto della ferrovia. « Tra sei mesi — mi interruppe il relatore — la nuova ferrovia sarà terminata... ».

COLASANTO, *Relatore*. Non ero io il relatore.

FRANCAVILLA. Da allora sono passati parecchi anni, che si aggiungono ai trenta già trascorsi dal momento dell'inizio della costruzione della nuova ferrovia. Ciò nonostante, la « nuova » ferrovia non funziona ancora, perchè manca l'ultimo tratto di circa sette chilometri.

Ma che aspetta, signor ministro, ad intervenire finalmente con energia in questa questione? Cancelli subito questo sconcio, che continua a pesare sul bilancio dei trasporti da ben 35 anni: da tanto dura la costruzione della nuova ferrovia con i fondi dello Stato, sottratti anno per anno al bilancio dei trasporti.

Se mettiamo insieme le somme che lo Stato ha dovuto stanziare in 35 anni per la costruzione del tratto in questione e li ragguagliamo al valore attuale della moneta, scopriremo che si sarebbero potute costruire almeno dieci ferrovie della lunghezza della Bari-Barletta, e nel termine di uno o due anni al massimo.

Fino a qualche anno fa per completare la ferrovia era necessaria la somma di 500 milioni; poi sono diventati 800 e ora si richiede uno stanziamento di due miliardi e 600 milioni. Ed è naturale che sia così perchè, mano a mano che passano gli anni, sempre più si deteriora il materiale esistente nel tronco non ancora entrato in funzione.

Se è vero che sarà ripartita in tre annualità la somma di due miliardi e 600 milioni adesso occorrente, noi saremo posti ancora di fronte alla necessità di provvedere ad ulteriori stanziamenti per salvare i miliardi già spesi.

Concentri la spesa in un anno, signor ministro, in modo da porre finalmente termine a questo sconcio! Altrimenti nello spazio di tre anni il conte Pasquini è capace di trovare un nuovo santo protettore come il suo amico senatore Jannuzzi, che è uomo di buon cuore e si fa in quattro per aiutare gli amici. E dopo un anno revocheremo la concessione se nuovi ostacoli saranno sorti nel frattempo per terminare la costruzione della ferrovia... Questo, signor ministro, io mi permetto di suggerire per la serietà del dicastero e per il rispetto che si deve a questa Assemblea.

Poche cose dirò sui trasporti urbani, attorno ai quali vi sarebbe pur tanto da dire. Quello che noi non notiamo affatto è un intervento attivo del Ministero per proteggere le aziende municipalizzate dall'attacco concentrico dei monopoli e dei concessionari. La protezione concessa a Roma alla ditta Zeppieri ai danni della « Stefer » è l'esempio più vicino a noi di questo indirizzo governativo. Fra i tanti meritevoli di considerazione, voglio riferire alla Camera un solo caso che sta a indicare la incapacità congenita, dico congenita, del concessionario privato, e specialmente del grande concessionario, di gestire un servizio pubblico nell'interesse della collettività. Parlo della S. A. E. R. che è venuta a Bari da Milano nel 1938, portata allora dal podestà, credo, Di Crollalanza. Secondo il capitolato di concessione la S. A. E. R. ha tutte le linee baresi e il diritto di precedenza su tutte le linee gestite.

Ora è accaduto ultimamente qualcosa. Vi è la linea San Nicola-Torretresca di circa 4-5 chilometri; Torretresca è una zona di baraccati, la più misera della città di Bari. Nel 1948 il comune ravvisò la necessità di istituire questa linea attraverso una piccola ditta locale, l'Italsud. Fu interpellata la S. A. E. R., rispettandosi così la convenzione. Essa rifiutò e solo per questo la concessione fu data all'Italsud. Senonchè nel 1952,

quando il traffico si era sviluppato e quindi la linea si era dimostrata di sicuro rendimento, la S. A. E. R. vantò il suo diritto di precedenza e il suo diritto di monopolio per estromettere l'Italsud. Il Consiglio di Stato, in seguito a ricorso, con deliberazione numero 603 del 22 ottobre 1954, respinse il ricorso congiunto S. A. E. R.—comune (allora era sindaco il monarchico Chieco) consacrando il diritto dell'Italsud. Ciò nonostante il comune e la S. A. E. R. hanno disposto la trasformazione parziale della linea automobilistica in rete filoviaria per poter imporre l'estromissione dell'Italsud in quanto la S. A. E. R. ha il diritto di precedenza sulla istituzione di nuove linee.

Ma la cosa assurda è questa. Su quel tratto vi era una sola corsa con la spesa di 30 o 35 lire. Adesso da San Nicola a Torretresca, in seguito alla istituzione della nuova linea, si dovrebbero prendere tre mezzi: un mezzo dell'Italsud da San Nicola a piazza Massari, per un tratto di ottocento metri; poi un mezzo della S. A. E. R. da piazza Massari al Sanatorio, per un tratto di circa due chilometri; quindi un mezzo dell'Italsud dal Sanatorio a Torretresca. Così, in questo tratto si deve sostenere la spesa di novanta lire, mentre prima si spendevano 30 o 35 lire, con le conseguenze derivanti dal cambio delle vetture ed altro.

Tutta la politica dei trasporti, signor ministro, è un assurdo. Credo che ella abbia il dovere di intervenire in questi casi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Questa è concessione del comune, secondo la legge.

FRANCAVILLA. Lo so, ma è il ministro dei trasporti il supremo coordinatore di questa attività nel nostro paese. Perché non interviene? Il Governo interviene sempre attraverso i prefetti in tante altre occasioni, mentre adesso no.

Il commissario al comune, uomo di sua parte, sta spendendo per quella linea circa 300 milioni per l'impianto delle linee aeree e per l'acquisto di 11 vetture filoviarie nuove, che la S. A. E. R. utilizzerà per i suoi interessi.

Di fronte a questi fatti, voi che fate? Quale indirizzo segue il Ministero dei trasporti per agevolare più di quanto non faccia la municipalizzazione dei servizi urbani?

Sulla decisione del comune e della S. A. E. R. l'Ispettorato della motorizzazione ha emesso parere sfavorevole, ma nonostante ciò il comune sta provvedendo all'impianto ed ha già acquistato le vetture filoviarie. E voi che fate? Ecco perché dicevo che il vostro intervento sarebbe ne-

cessario. Ma voi ritenete di intervenire, e sollecitamente, quando si tratta di ostacolare l'azione dei comuni e delle province, qualora questa azione contrasti con gli interessi dei concessionari.

In questo caso probabilmente non interverrete. La Italsud è una piccola ditta barese: non si tratta certo della S. I. T. A., per la cui difesa siete intervenuti a Pisa.

Chi sono i dirigenti della S. A. E. R.? Si tratta di un complesso monopolistico che fa capo ad alcune società elettriche del nord, al monopolio elettrico; questa società ha tanto demeritato che, negli anni scorsi, è stata cacciata, a furor di popolo, da Padova e da Verona, dove i servizi sono stati municipalizzati, con grande soddisfazione di quelle popolazioni. Ecco la politica da seguire!

Dopo questa decisione del comune di Bari, si prevede l'allontanamento dal servizio di 48 lavoratori padri di famiglia.

Intervenga, signor ministro: ella ne ha il dovere se intende perseguire una politica unitaria dei trasporti.

Ella può e deve aiutare, con il contributo del suo dicastero, il popolo di Bari a liberarsi di questa società concessionaria, che credo sia quanto di peggio esista in tutta l'Italia meridionale.

Non mi soffermerò sulle concessioni automobilistiche, sul regime di monopolio esercitato da parte delle aziende più grandi. Ella, signor ministro, parla spesso del progresso tecnico, e ne parlano spesso anche le riviste. Eppure, come viene curata la pubblicità degli orari da parte dei gestori di queste linee?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Vi sono 24 milioni di viaggiatori-chilometro che evidentemente gli orari li conoscono, altrimenti non arriverebbero a quella cifra.

FRANCAVILLA. Gli orari non vengono resi pubblici.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sì che lo sono.

FRANCAVILLA. Non vengono resi pubblici allo stesso modo di quelli delle ferrovie.

Rendete rispettabile il servizio dei trasporti urbani ed automobilistici ed anche noi non saremo avversari di questi sistemi che voi prediligete.

La rete stradale è insufficiente. (*Interruzione del ministro Angelini*). A questa sua interruzione vorrei rispondere così: è vero o no che, nonostante quella che viene chiamata in termini tecnici « obsolescenza » dei trasporti (si tratta di un eufemismo, allo stesso modo come la crisi americana viene camuf-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

fata con il nome di recessione), vale a dire nonostante le difficoltà che esistono per le ferrovie, nonostante il mancato ammodernamento, nonostante il mancato sviluppo dell'attrezzatura del parco di carri merci, di carri viaggiatori, nonostante questo, sono aumentati i viaggiatori sulle ferrovie italiane? Ella ci ha detto di sì. Sono aumentati o no i trasporti di merci sulle ferrovie in questi anni? E dobbiamo dare atto ai ferrovieri di aver saputo fare miracoli, raddoppiando il loro sforzo lavorativo, poiché voi non avete adeguato e non adeguate i nostri servizi ferroviari alle esigenze sempre crescenti. Non le è mai venuto in mente, signor ministro, che possa essere anche questa una delle cause per le quali costantemente milioni di viaggiatori si orientano verso l'altro servizio? Non è forse tutta la situazione generale dei trasporti quella che io stavo denunciando, per esempio nelle aziende in concessione, nelle ferrovie in concessione che provoca, che costringe i viaggiatori a servirsi delle autolinee? Ma lo sa lei che per andare da Bari nella zona del sud-est, che è una zona vasta ma assai ricca, l'ultimo treno parte alle cinque del pomeriggio? Le uve da tavola, che in questo periodo partono in esportazione a centinaia di migliaia di quintali, dalla zona di Rutigliano, Noicattaro, Adelfia, sono assoggettate a soste molto lunghe nella stazione di Bari (stazione di passaggio dalla ferrovia in concessione allo Stato), e quindi al pericolo di danni gravissimi.

È evidente che i viaggiatori sono costretti a servirsi delle autolinee, le merci degli autotrasporti. Come si può viaggiare sui treni se i servizi ferroviari non rispondono alle necessità di chi deve spostarsi da un luogo all'altro? La realtà è che i viaggiatori si indirizzano verso l'altro servizio che pure non ha l'attrezzatura adeguata, disprezza le esigenze della collettività e obbedisce soltanto alla legge del massimo profitto, alla legge del monopolio, del guadagno. Ecco allora perché, quando parliamo di progresso tecnico, signor ministro, dobbiamo guardare a questo problema nella sua giusta luce e tener conto che da questa situazione derivano anche molti sinistri. Perché dunque spingere così ciecamente i viaggiatori a servirsi delle autolinee? Parlando delle condizioni di viaggio ci si può domandare: dove è questo progresso tecnico? Provate a viaggiare una notte in autopullman e vedrete come si viaggia. Dov'è il progresso in questi servizi? La gente è costretta ad aspettare sotto la pioggia, sotto il sole, perché non esistono neppure le pensiline. Le ferrovie invece devono avere la stazione; le strade

ferrate devono essere costruite ed è l'azienda ferroviaria che deve sostenere la spesa. Il monopolio della gomma invece non paga nulla per le strade, paga tutto lo Stato.

Questa è la realtà. Ella ha già detto che anche per quanto riguarda le stesse imposte, il contributo della azienda ferroviaria allo Stato è cospicuo: ma tutto questo non contribuisce a mettere in uno stato di inferiorità la ferrovia statale rispetto alle autolinee? Voi avete creato alle ferrovie, rispetto alla strada, condizioni di inferiorità. Non voglio ancora insistere su questo argomento che è stato già sviluppato largamente prima di me; tuttavia ella sa qual è la condizione che viene fatta da parte delle autolinee specialmente ai dipendenti. Quante ore di guida gli autisti devono fare in più dell'orario! Questo veniva anche denunciato in Commissione. Mi pare che l'onorevole Sammartino abbia detto di avere incontrato un autista che aveva già fatto 24 ore di guida e che si apprestava subito a ripartire con grande pericolo non solo per la sua vita, ma anche per quella dei viaggiatori. Questa è la realtà delle autolinee. E voi le sostenete con tanta forza come se si trattasse di progresso tecnico. Progresso si ha se si accorciano le distanze mediante una maggiore velocità dei mezzi di trasporto e migliori attrezzature. Orbene la massa dei viaggiatori rimane ancora sulle ferrovie, sulle ferrotranvie.

Che vi è di nuovo nel bilancio in discussione rispetto a queste antiche impostazioni? Vi è ancora una volta una previsione di aumento delle tariffe. Ecco a che si riduce la vostra politica dei trasporti! Quando state per affrontare il problema e dite di volerlo risolvere — vi dico la verità — vi è da avere paura, perché l'unico mezzo cui fate sempre ricorso è quello dell'aumento delle tariffe. E non vi rendete conto che questa è una spinta da parte vostra verso il rincaro della vita? E che il rincaro del costo della vita inciderà, alla fine, anche sul costo dell'ammodernamento delle ferrovie, facendo saltare così le vostre attuali previsioni? Non è sufficiente, come voi fate, sostenere di voler difendere il valore della lira, che rimane ufficialmente alla stessa quota, mentre sui mercati i prezzi delle derrate aumentano continuamente. È consigliabile, a proposito dei prezzi e dei mercati nazionali, leggere quanto denunciava ieri un giornale della sera, rivolgendo un appello a noi deputati, il *Paese sera*...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sa quanto sono aumentate le tariffe ferroviarie

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

attuali in confronto a quelle anteguerra? Lo sa, prima di parlare? Trentotto volte! Le spese sono invece aumentate settantadue volte.

FRANCAVILLA. Comprendo questa sua interruzione. Ma voi vi preoccupate molto del rincaro della vita quando noi parliamo per esempio di aumenti agli statali. Allora si dice che l'aumento degli stipendi agli statali, o la scala mobile che essi ora richiedono, può ripercuotersi su tutta la vita nazionale.

BIMA. Non eluda il problema.

FRANCAVILLA. Sto parlando di un diverso atteggiamento rispetto all'aumento delle tariffe ed all'aumento agli statali.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le tariffe ferroviarie italiane sono le più basse di tutte le tariffe europee ed extraeuropee. Se potessi applicare le tariffe francesi, tedesche o svizzere, si potrebbe pareggiare il bilancio e dare 90 miliardi all'erario. Questa è la realtà. Questo deve dire lei! Ma quando si toccano le tariffe, tutti protestano.

FRANCAVILLA. Le ho dimostrato che molti di quei miliardi che vorremmo portare verso il bilancio dei trasporti con l'aumento delle tariffe possono essere presi su altre strade, su altri canali. Le ho detto dove vanno a finire i miliardi del bilancio dello Stato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ella confonde il bilancio dell'azienda ferroviaria con quello dei trasporti, che sono due cose distinte. Ed ella sa che le ferrovie secondarie...

FRANCAVILLA. Sto parlando ora delle ferrovie dello Stato. Non mi fraintenda, onorevole ministro. Le ho detto quali sono le possibilità effettive che vi sono per migliorare le condizioni stesse del bilancio delle ferrovie.

Per ultimo, un solo accenno al Mezzogiorno. È possibile che il Mezzogiorno debba continuare ad essere ancora oggi zona di riserva del materiale più declassato? Le vetture peggiori sono quelle che ancor oggi dal nord vanno verso il sud. Questa è la realtà. Nel momento di contigenza particolare nel quale si trova il nostro paese, noi dobbiamo agevolare i trasporti delle derrate dal Mezzogiorno. Una sana politica dei trasporti non può che essere una politica di sviluppo e di ammodernamento dei trasporti di massa delle ferrovie e delle tranvie, una politica propulsiva e di sviluppo dell'intera economia, una politica cioè intesa ad ottenere in primo luogo lo sviluppo dei trasporti ed il loro coordinamento, per liberare lo Stato e la iniziativa privata dalle bardature sof-

focatrici del monopolio, per raggiungere l'obiettivo di un trasporto più rapido, più comodo e meno costoso in tutti i settori e in tutte le zone del territorio nazionale, per il risanamento del bilancio, per la moralizzazione di questo importante settore della vita nazionale. (*Vivi applausi a sinistra*).

Presentazione di un disegno di legge.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare, a nome del Presidente del Consiglio dei ministri, il disegno di legge:

« Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la regione siciliana ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Marchesi, il quale ha presentato, con gli onorevoli Degli Esposti, Ambrosini, Vidali e Polano, il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che l'ordine del giorno relativo agli assuntori delle ferrovie dello Stato, presentato in occasione della approvazione del bilancio dei trasporti per l'esercizio 1952-1953 e accettato dal Governo, non ha avuto pratica attuazione,

invita il ministro dei trasporti a dare attuazione entro il corrente mese agli impegni assunti di fronte agli interessati in relazione al nuovo stato giuridico della categoria ».

Ha facoltà di parlare e di svolgere l'ordine del giorno.

MARCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vi è un aspetto dello stato di previsione della spesa dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, appena sfiorato stamane dal collega Degli Esposti, su cui mi permetto di richiamare la cortese attenzione della Camera per le questioni che esso involge e per gli equivoci in cui potrebbe farci incorrere se noi non l'affrontassimo con tutta chiarezza.

Gli aumenti e le diminuzioni che si propongono nelle spese relative al personale delle fer-

rovie dello Stato, in variazione rispetto alla previsione del passato esercizio, sono l'effetto differenziale di due fattori fondamentali: maggiori spese derivanti dall'applicazione delle leggi del 1957, con le quali vennero apportati taluni miglioramenti al trattamento economico del personale in servizio, e minore spesa prevista in relazione alla situazione di fatto del personale.

I miglioramenti al trattamento economico del personale a suo tempo approvati dalla Camera comportano una maggiore spesa di complessivi 11 miliardi e 945 milioni, a cui fa riscontro una minore spesa di 7 miliardi e 15 milioni, giustificata, nella introduzione ministeriale, con una prevista diminuzione della consistenza numerica del personale per effetto delle normali eliminazioni per esonero ed altre cause alle quali si contrapporrebbero solo in parte nuove assunzioni.

Se per chi esamini superficialmente il bilancio la prima impressione può essere di meraviglia, a chi intenda approfondirlo si presentano motivi più seri di riflessione. Vengono impegnati nell'articolo di spesa i fondi occorrenti a dare attuazione alle leggi promulgate nel 1957 a favore del personale.

La destinazione di questi fondi viene precisata e delimitata nelle note esplicative delle voci di bilancio, in cui si richiamano i provvedimenti relativi.

Ma con quale mezzo si affronteranno le situazioni che già emergono dall'entrata in vigore del nuovo stato giuridico dei ferrovieri avvenuta il 1° maggio del corrente anno? Il relatore ne giustifica la mancata menzione con le difficoltà dei calcoli alle quali si andrebbe incontro fino a quando non siano stabilite le nuove piante organiche. La giustificazione dell'onorevole relatore è troppo disinvolta e semplicistica e non tiene conto che vi è un articolo dello stato giuridico, il 175, il quale dice testualmente: « Nella prima attuazione della legge il ministro dei trasporti potrà determinare le opportune ripartizioni in relazione alle qualifiche previste dalla presente legge entro i limiti delle piante organiche attualmente in vigore ». Gli articoli 178 e 187 della nuova legge prevedono ad esempio promozioni o passaggi alle istituite qualifiche di segretario superiore, segretario tecnico superiore e revisore superiore dei segretari capi, revisori capi ed altri agenti di pari grado che all'entrata in vigore della legge abbiano svolto mansioni proprie del personale già di gruppo A per un certo periodo di tempo. La norma riguarda in prevalenza, onorevole ministro, funzionari anziani, molti dei quali fra tre

anni saranno già a riposo. Attendere il decorso di tutto il triennio per applicarla vuol dire sostanzialmente svuotarla di contenuto. Gli articoli dal 179 al 199 del nuovo stato giuridico investono tutta una serie di problemi strettamente inerenti alla carriera del personale degli uffici e dell'esercizio che avrebbero dovuto trovare almeno avviamento a soluzione durante la gestione che questo bilancio interessa. Vi sono migliaia di ferrovieri che attendono la sistemazione che la legge in vigore ha loro promesso: sono impiegati, subalterni, infermieri, agenti di stazione e di macchina, tecnici ed operai, frenatori e manovali, ai quali il legislatore ha inteso dare un riconoscimento di servizi già da tempo espliciti in mansioni proprie di qualifiche superiori a quelle cui nominalmente appartengono.

Allorché nel bilancio si rileva l'assegnazione di minori spese in relazione alla situazione di fatto del personale, viene spontaneo di chiedersi se del nuovo stato giuridico si sia, come era politicamente ed amministrativamente doveroso, tenuto conto. Il relatore dice di no e cerca di spiegarne le ragioni; ma queste ragioni non sono assolutamente convincenti. Vi è di più: gli articoli 211, 212 e 213 del nuovo stato giuridico stabiliscono la riassunzione in gestione diretta dei servizi affidati in appalto ad imprese private che hanno per oggetto determinate prestazioni di manodopera ed autorizzano le ferrovie dello Stato ad assumere il personale dipendente dalle imprese stesse alla data di entrata in vigore della legge. Trattasi, se non erro, di oltre 5 mila lavoratori da inquadrare a ruolo. La legge non ammette dilazioni, è già operativa, e demanda al ministro dei trasporti di fissare la data di assunzione. Il bilancio evidentemente ignora anche la norma ora citata perché non programma per l'esercizio in corso nemmeno una parziale assunzione dei 5 mila e più lavoratori degli appalti. Non solo, poi, esso vede diminuite le spese di personale ma non prevede alcun trasferimento da articolo ad articolo in relazione al disposto di legge. Dovremmo altrimenti veder diminuite le spese per forniture e prestazioni e aumentate le spese per il personale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Se ella ha fatto la somma, avrà visto che in bilancio sono aumentati 5 miliardi rispetto all'anno passato.

MARCHESI. Verrò anche a questo, onorevole ministro.

Il nuovo stato giuridico estende rispettivamente i 21 e 26 giorni di ferie annuali a tutti gli agenti dei vecchi gradi XIII e XIV, che per

l'innanzi godevano di 13 o 16 giorni a seconda che avessero compiuto o meno i 10 anni di servizio. Non so quanti siano di preciso i ferrovieri che si avvantaggeranno del provvedimento, non vorrei quindi arrischiare una cifra inesatta; quello che è certo è che migliaia e migliaia di giornate di congedo si aggiungeranno a quelle che i ferrovieri avevano complessivamente titolo a maturare secondo il vecchio regolamento. Se, come è detto espressamente nella relazione ministeriale e come del resto si rileva dalle cifre, la consistenza numerica del personale ferroviario diminuirà ulteriormente senza che si contrappongano alle eliminazioni per esonero nuove assunzioni, quale attuazione pratica potrà avere, soprattutto in futuro, il provvedimento di estensione fissato dall'articolo 86 dello stato giuridico?

COLASANTO, *Relatore*. La macchina prenderà il posto dell'uomo.

MARCHESI. Risponderò anche a questo argomento, onorevole relatore.

Negli anni scorsi venne compiuto uno sforzo — ed ella lo ricorderà, onorevole ministro — da parte dell'amministrazione ferroviaria per eliminare, almeno in parte, le migliaia di giornate di congedo che si erano venute accumulando soprattutto tra il personale esecutivo. A queste migliaia di giornate non si era potuto dare sfogo — e lo si diceva esplicitamente — per insufficienza di personale. Si fece ricorso persino all'increscioso espediente di richiamare in servizio agenti già in quiescenza, ai quali, se mal non ricordo, si dava un assegno compensativo oltre alla pensione.

Oggi i giorni di ferie non potuti fruire dal personale per esigenze di servizio, come allora, si stanno, a quanto mi si dice, di nuovo accumulando, soprattutto nelle stazioni e nei depositi del personale viaggiante; così come si stanno continuamente accumulando le festività infrasettimanali a cui non si è riusciti e non si riesce a dare sfogo, sempre per mancanza di personale.

Come possiamo mettere d'accordo l'attuazione dell'articolo 86 dello stato giuridico, che implica non diminuzione ma aumento della consistenza del personale, con la prevista diminuzione in bilancio? Il diritto alle ferie è irrinunciabile: così stabilisce l'articolo 86 del nuovo stato giuridico in relazione, del resto, all'articolo 36 della Costituzione. Credo sia fuori dubbio che un bilancio il quale, come quello che stiamo esaminando, incide così sensibilmente sulle spese relative al personale prevedendone la riduzione della consistenza

numerica, minaccia anche l'attuabilità della norma che disciplina le ferie annuali. Non so, onorevole ministro, come a breve andare sarà possibile conciliare la irrinunciabilità delle ferie con le esigenze del servizio; come cioè supereremo il paradosso di dirigenti di impianto obbligati, per un verso, dalla legge ad assicurare ai loro dipendenti il godimento del congedo, e costretti d'altra parte dall'incalzare degli impegni a far fronte al bisogno di personale senza averne a sufficienza.

L'onorevole relatore fa rilevare la necessità di bandire concorsi per le qualifiche iniziali delle diverse carriere...

COLASANTO, *Relatore*. Delle carriere esecutive.

MARCHESI. ...dilatando il numero dei posti richiesti al fine di consentire l'auspicato ringiovanimento dei quadri attivi. L'onorevole ministro è d'accordo con il relatore? In caso affermativo, devo far notare che nel 1956 vennero banditi dei concorsi che, a quanto mi risulta, sono già stati tutti portati a svolgimento. Tali concorsi riguardano: 400 posti di sottocapo, 525 posti di alunno, 1200 posti di conduttore, 4.500 posti di manovale, 184 posti di segretario, 25 posti di interprete, 80 di capotecnico, 300 di operaio degli impianti elettrici e 500 di cantoniere, per un totale di 7.514 posti.

La diminuzione della consistenza numerica del personale per effetto delle normali eliminazioni per esonero, non avrebbe, secondo la relazione ministeriale, se non in parte corrispondenza con nuove assunzioni. Se le mie informazioni non sono inesatte, gli esoneri per raggiunto limite di età, che rappresentano la cifra più cospicua degli esoneri, non dovrebbero superare le 3.000 unità. Quale sarà dunque la sorte, onorevole ministro, dei vincitori dei concorsi che ho testè elencato? Per il 1957-58 si prevede invero una maggior spesa per assunzioni in ragione di 2 miliardi e 800 milioni di lire. Dopo la sua interruzione ho motivo di ritenere che tale spesa si riferisce ai lavoratori degli appalti, benché ella, onorevole ministro, si sia riferito al bilancio 1957-58. Io pensavo invece che questo stanziamento riguardasse una parte delle assunzioni relative ai concorsi da me citati.

Ad ogni modo va tenuto presente, onorevole Colasanto, che i concorsi banditi nel 1956 di cui sto trattando avevano l'intento di sanare carenze, non già di ringiovanire il personale. Invece, come ella vede, la direzione delle ferrovie dello Stato sta camminando su un'altra strada. Ella suggerisce di dilatare gli organici e invece non si assume neanche nella misura

strettamente indispensabile, ad oltre 2 anni di tempo dai bandi di concorso.

Onorevoli colleghi, ho ritenuto di sottolineare alcune incongruenze tra le proposte di spesa per il personale che figurano in bilancio e quelle che dovrebbero essere invece le prospettive della spesa stessa, se si tenesse conto degli oneri che incombono sull'amministrazione per attuare o dare almeno avvio all'attuazione del nuovo stato giuridico dei ferrovieri che è, come ho già detto, legge in pieno vigore.

Ma quelli che sono venuti tratteggiando sin qui sono argomenti che si legano ad una più profonda preoccupazione ed a un più complesso problema. Il bilancio ha una sua chiara linea tendenziale; le sue cifre sono eloquenti. Oltre 7 miliardi di economia si realizzano con il personale. Il bilancio continua la sua marcia verso il pareggio, dice l'onorevole Colasanto nella sua relazione; ma non è davvero una marcia difficile se i propositi sono quelli che si rendono ora manifesti.

Vediamo incrementata la spesa per il personale di quei quasi 12 miliardi che occorrono per fronteggiare gli oneri imposti dalle leggi promulgate nel 1957. Si danno dunque 12 miliardi con una mano e se ne tolgono 7 con l'altra; 7 miliardi che dovrebbero tradursi in sacrifici maggiori per la gran massa dei ferrovieri italiani. L'attuale bilancio riprende dunque con non più celata decisione la grande marcia verso la riduzione del personale delle ferrovie. Noi sappiamo quello che da alcune parti si è detto, a questo riguardo, tante volte nel passato. Si è detto che per sanare la situazione del bilancio delle ferrovie occorre usare la lesina sul personale. Io ricordo, onorevole ministro, che *Il Corriere della sera* fece in passato spezzare più d'una lancia su tale argomento ad uno dei più autorevoli suoi collaboratori economici. Io mi auguravo che ella, che conosce l'azienda ferroviaria più di quanto non la conoscano i suoi improvvisati e male informati censori, non avesse dato ascolto a queste voci e non si fosse lasciato prendere la mano da quelle iniziative propagandistiche.

Forse l'indirizzo generale del Governo non le consente larghezza di movimenti. L'indirizzo generale del Governo è sulla scia delle opinioni del *Corriere della sera* e degli altri giornali che lo imitano e degli ambienti, a cui tali giornali fanno capo, che non hanno eccessive simpatie per i ferrovieri in particolare e per i lavoratori italiani in genere.

Comunque, ella sa, onorevole ministro, che i ferrovieri non sono troppi, come si vuol far

credere. Lo ha ribadito del resto lo stesso onorevole relatore, il quale non ha saputo però trarre dalle sue premesse delle conclusioni coerenti. Una statistica dell'Unione internazionale europea delle ferrovie, che ella indubbiamente conosce, dà l'Italia come quartultimo fra i paesi europei, quanto a numero di personale impiegato rispetto ai chilometri delle linee esercitate. L'Italia ha in media 9,5 ferrovieri per ogni chilometro di linea; la Germania 15,4; l'Austria 12,3; il Belgio 15,8; la Danimarca 10,9; la Spagna 11; la Francia 9,7; la Gran Bretagna addirittura 18,7. Soltanto la Norvegia, il Portogallo e la Svezia sono al disotto della nostra media. Dall'inizio del dopoguerra il numero dei dipendenti delle ferrovie dello Stato è andato progressivamente diminuendo: da oltre 198.500 unità nel 1945-1946 è sceso a 159.962 al 30 giugno 1958, come confermano i dati fornitici dalla relazione dell'onorevole Colasanto. Gli indici prospettano un impiego medio che è in continua progressiva diminuzione e che è ormai sceso al disotto di quello dell'anteguerra.

Ciò nonostante, la produzione è quasi quadruplicata. Ecco qualche elemento indicativo: dai 91 milioni di treni-chilometro del 1946-47 siamo passati ai 240 milioni di treni-chilometro del 1956-57. Si effettuano (lo ha ricordato, signor ministro, lei stesso l'anno scorso) oltre 7 mila treni al giorno.

Ma l'onorevole relatore vorrebbe convincerci della inopportunità di rioccupare tutti i posti lasciati liberi per quiescenza o per altri motivi. « Non mi sembra giusta una richiesta del genere — egli dice — anche in relazione all'andamento del processo di automazione e di risanamento del bilancio ». In Commissione l'onorevole Colasanto parlò (se mal non ricordo o se mal non capii) addirittura di pulsanti o di leve che agirebbero in sostituzione dell'uomo. Mi pare un po' eccessivo, onorevole Colasanto, illustrare in tal modo gli effetti della cosiddetta automazione nello specifico settore del servizio ferroviario.

COLASANTO, *Relatore*. Parlavo degli apparati di Napoli: in luogo di 150 uomini che facevano un lavoro bestiale, soltanto due uomini e una bella cabina in cui non c'è che da manovrare un pulsante.

MARCHESI. Ciò su cui tutti debbono onestamente convenire è che la valutazione dei benefici portati dalle innovazioni tecniche al lavoro dei nostri ferrovieri ha un limite, e questo limite è dato dalla laboriosa, continua, insostituibile presenza negli impianti, sui treni e lungo la linea, di decine di migliaia di uomini, da moltissimi dei quali si esigono an-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

cora prestazioni che superano le ore normali della giornata lavorativa.

Non è un mistero che i turni di alcune categorie del personale registrano ancora 9, 10 e perfino 12 ore giornaliere, e che non poche volte si negano i riposi settimanali. Non è un problema di uffici che compilano i turni più o meno bene, onorevole Colasanto. È che il personale è insufficiente.

Quali mezzi tecnici, dunque, sostituiscono in atto, o potranno prevedibilmente sostituire, uomini così duramente impegnati? Alle innovazioni tecniche va senza dubbio attribuito grande valore perchè perfezionano e facilitano l'opera dell'uomo, la migliorano, perchè assicurano maggiore sicurezza al traffico, perchè consentono maggiori velocità ai mezzi di trasporto. Ma con le innovazioni non si può e, anche potendosi, non si dovrebbe giustificare la riduzione del personale.

Nessuno potrà giustificarsi con ragioni attendibili, per esempio la soppressione dell'aiuto macchinista nei treni, la riduzione del personale di controlleria mentre il numero dei viaggiatori aumenta sia in senso assoluto che come viaggiatori chilometro, la riduzione del personale di manovra finché le manovre si eseguono come oggi si eseguono, degli assuntori finché non sia risolto il difficilissimo problema dei passaggi a livello.

Non vi sono leve o pulsanti che reggano alla situazione di fatto che è nota a chi non sia completamente ignaro di cose ferroviarie.

Ma dobbiamo avere presente anche un altro aspetto della questione.

In campo internazionale, onorevole ministro, è all'ordine del giorno la riduzione dell'orario di lavoro da 48 a 40 ore. Si chiede, in sostanza, da parte delle organizzazioni operaie — e senza ormai più accentuate opposizioni da parte padronale — che il lavoratore possa beneficiare anche lui in qualche modo del progresso delle macchine e degli strumenti di produzione e godere qualche ora di più di riposo durante la giornata, qualche giorno di ferie in più nell'anno.

È giusta una rivendicazione di questo genere? Indubbiamente. « Nati non fummo a viver come bruti ma per seguir virtute e conoscenza », fu questo l'oggetto del tema che mi fu assegnato quando partecipai al concorso di segretario delle ferrovie nel 1940, onorevole ministro.

Ciò che era vero al tempo di Dante, non sarà più vero nel secolo dell'automazione?

Dicevo che mentre in campo internazionale si avanza tale richiesta, i ferrovieri, molti ferrovieri, sono ancora a 56-60 ore settimanali;

gli assuntori sono obbligati a presenze che raggiungono anche le 18 ore giornaliere consecutive.

Tutto si evolve, ma l'orario di lavoro dei ferrovieri non ha subito evoluzioni da ben 35 anni. E qui si parla di riduzione della consistenza numerica del personale.

L'andamento della disoccupazione in Italia (desidero ricordarlo) è impressionante: 1 milione e 229.797 giovani inferiori ai 21 anni sono in cerca di prima occupazione. Sbarreremo la porta di accesso alle ferrovie ai giovani, onorevole ministro?

Ho il dovere di rivolgerle questa domanda, visto che la riduzione del personale è uno dei cavalli di battaglia di questo bilancio. Quei 7 miliardi di minore spesa preannunciano un aggravamento delle condizioni di lavoro dei ferrovieri e danno particolare rilievo alla politica restrittiva dell'amministrazione ferroviaria, che è venuta traducendosi, anche recentemente, in tutta una serie di provvedimenti attuati o tentati, quali il taglio di numerose tariffe per la lavorazione a cottimo nelle officine e nelle squadre di rialzo; i nuovi compiti assegnati agli aiuto-macchinisti per la sorveglianza delle locomotive; l'introduzione di nuovi criteri per la condotta dei mezzi di trazione con un solo agente, per la verifica dei treni, per la scorta dei treni, per i servizi attinenti al movimento nelle stazioni.

E tutto questo mentre i ferrovieri attendono la nuova disciplina sull'orario di lavoro.

È noto in quale clima e con quali manifestati intenti fu emanato l'ancora vigente decreto legislativo 22 luglio 1923, n. 1631, che regola la durata delle prestazioni dei ferrovieri.

È altresì noto che di quel decreto ci si servì abbondantemente durante lunghi anni per tenere compressa la categoria. Con esso si giustificavano, come ella sa, onorevole relatore, gli interminabili turni dei macchinisti, degli agenti di scorta, del personale di stazione. Fu l'arma delle vessazioni, mi si perdoni il termine, fu l'arma del più inumano sfruttamento.

In forza di quel decreto si riuscì a giustificare sul piano legale tutto: si imposero ai ferrovieri sacrifici che molte volte andarono — e non è demagogia — al di là delle loro stesse possibilità fisiche.

Quel decreto ha ancora efficacia e su di esso poggiano ancora turni assurdi, oggi più che mai inconcepibili.

Il nuovo stato giuridico dei ferrovieri ne ha sentenziato la decadenza, all'articolo 215. Alla fine di aprile del 1959 quel decreto cesserà

di avere vigore. Per quella data dovranno essere già predisposte o approvate le norme sostitutive che non potranno, evidentemente, ricalcare la vecchia regolamentazione.

I ferrovieri attendono con ansia la nuova disciplina dell'orario di lavoro ed ella, onorevole ministro, lo sa. Questa attesa dei ferrovieri è presente nei suoi programmi e nel suo pensiero? Come non dubitarne quando si preannunciano riduzioni di personale? Come è possibile conciliare l'esigenza di nuovi provvedimenti, che normalizzino ed adeguino alle nuove legittime aspirazioni dei lavoratori i turni di lavoro, con la diminuzione della consistenza numerica dei ferrovieri?

Il problema della riforma del decreto legislativo 22 luglio 1923, n. 1631, non è un problema di prospettiva, ma già attuale poiché, secondo quanto stabilisce lo stato giuridico, esso dovrebbe essere risolto entro il corrente esercizio finanziario. E forse intenzione dell'onorevole ministro di non dar corso all'attuazione di questa legge? Tenga presente, onorevole ministro, che attuare la legge vuol dire non soltanto rispettare i termini da essa posti, ma anche rispettarne lo spirito.

Condannando il decreto legislativo 22 luglio 1923, n. 1631, il legislatore ha voluto condannare tutto un sistema e dare la direttiva di una riforma che cancelli nel modo più assoluto nelle ferrovie dello Stato le situazioni anomale ed inumane che in quel decreto ebbero e trovano purtroppo tuttora fondamento. L'indirizzo che dal bilancio si desume non dà alcun affidamento riguardo all'auspicata riforma dell'orario di lavoro e soprattutto ai criteri del tutto innovativi della passata disciplina che dovrebbero ispirarla.

Le norme restrittive (a cui sopra ho appena accennato) che si sono adottate o che si è tentato di adottare in questi ultimi tempi nei confronti dei ferrovieri confermano che ci troviamo di fronte ad una politica del personale preoccupante, suscettibile di inasprimenti, i cui risultati sono facilmente prevedibili.

L'onorevole ministro Angelini dichiarò l'anno scorso, dinanzi alla Camera, che le cause del disavanzo dovevano essere ravviate essenzialmente negli oneri extraziendali e nell'incompiuto lavoro di ammodernamento e che egli si proponeva di realizzare il risanamento del bilancio principalmente con la progressiva eliminazione di queste due cause.

Dall'esame del bilancio di quest'anno si ricava che le economie in proporzione più cospicue si vogliono viceversa realizzare sulle spese del personale: oltre 7 miliardi di lire, come abbiamo detto. L'onorevole Angelini lo

scorso anno disse alla Camera: « La sistemazione dei problemi riguardanti il personale ha richiesto un notevole impegno che non poteva essere più dilazionato, trattandosi di questioni rinviate da anni. Questa sistemazione, se concorrerà da una parte ad elevare momentaneamente il disavanzo in conseguenza del maggior onere che essa comporta, d'altra parte contribuirà a realizzare una premessa indispensabile per il risanamento dell'azienda, tenuto presente che a questo fine è determinante la decisa, consapevole ed appassionata collaborazione di tutto il personale, sulla quale sono sicuro di poter contare ».

Mi permetto di ricordare all'onorevole ministro che anche la riforma del decreto sull'orario di lavoro è un impegno che non può essere più dilazionato, trattandosi di una questione che si rinvia da anni. Anzi, non è più soltanto un impegno; ora è diventato un doveroso adempimento della legge.

L'onorevole ministro fece nel discorso cui mi sono riferito un appello ad una decisa, consapevole ed appassionata collaborazione di tutto il personale. Questa collaborazione non è mai mancata, neppure nei momenti più critici delle passate agitazioni sindacali allorché a giuste richieste si opponevano recisi, ingiustificati rifiuti. Di questo l'onorevole Angelini diede già atto, d'altronde, senza riserve quando nella discussione dell'altr'anno, riferendosi ai risultati conseguiti nello sviluppo, nella regolarità e nella tranquillità dei traffici ferroviari sottolineò: « Se possiamo fare queste confortanti costatazioni, lo dobbiamo in gran parte alla diligenza ed alla capacità del nostro personale ». Al personale, però, non si può domandare una rinuncia a diritti sacrosanti: al riposo giornaliero, al riposo settimanale, alle ferie annuali. Bisogna che questi diritti vengano assicurati. Ma come possono essere assicurati se se ne diminuisce progressivamente la consistenza numerica?

Questa, onorevoli colleghi, è la fondamentale preoccupazione che mi ha deciso a questo intervento. Le condizioni che si preparano nell'amministrazione ferroviaria con la denunciata riduzione di spese riguardanti il personale sono condizioni la cui gravità non può sfuggirci per il complesso dei problemi che ne vengono automaticamente compromessi.

Se domani ci trovassimo di fronte a qualche escandescenza (adopero le parole usate l'anno scorso del senatore Massini), non potremmo darne la colpa ai ferrovieri che di pazienza hanno dimostrato di averne fin troppa. Restiamo quindi in attesa di quello che l'onorevole ministro ci dirà sull'argomento.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

Ho presentato insieme con altri colleghi del mio gruppo un ordine del giorno che riguarda una particolare categoria di lavoratori delle ferrovie, dei quali si è parlato già anche stamani: gli assuntori. L'ordine del giorno ripete, senza sostanziali mutamenti, quello presentato dagli onorevoli Cervellati, Boldrini e Cerreti nel 1957 e del quale non venne chiesta la votazione in seguito alle assicurazioni che l'onorevole ministro aveva in proposito dato. Fu detto allora che i lavori per definire il nuovo stato giuridico degli assuntori erano stati avviati con il concorso dei rappresentanti della categoria e che le conclusioni sarebbero state fatte oggetto di apposito provvedimento.

È passato più di un anno. I rappresentanti della categoria affermano che da parte della amministrazione ferroviaria si tira volutamente per le lunghe allo scopo di non risolvere nulla. Gli assuntori intanto continuano a condurre una vita grama, irta di sacrifici, e si sobbarcano, senza prospettive di sorta, a responsabilità gravissime. Anche per essi si pone, oltre tutto, più che mai evidente la questione dell'orario di lavoro. In molte assuntorie vi è obbligo di ininterrotta presenza per diciotto, diciannove ore al giorno. È possibile che degli esseri umani possano continuare così ancora per tanto tempo? Tutti i colleghi conoscono la natura dei servizi prestati da questi lavoratori ed il trattamento che viene loro fatto. Il nostro ordine del giorno tende a porre un termine che non dovrebbe essere ulteriormente oltrepassato.

Trattasi di una benemerita, laboriosa categoria a cui deve andare tutta la riconoscenza del paese e dell'amministrazione ferroviaria.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, i problemi che ho voluto sottoporre all'attenzione della Camera potranno a taluno apparire o potranno da taluno essere giudicati di natura troppo particolaristica nell'economia generale del bilancio che stiamo discutendo. Dico subito che riterrei infondati una siffatta impressione ed un tale giudizio. Qui da qualche anno ormai si parla di piani di ammodernamento e di piani di sviluppo dell'azienda delle ferrovie dello Stato e vi è un piano quinquennale in corso di attuazione. Abbiamo sentito anche quest'anno avvicinarsi proposte accettabili ed altre per lo meno discutibili. Quel che è certo è che vi è molto lavoro da fare.

Ma nessun piano, sia esso di sviluppo o di ammodernamento, sia esso unanimemente o no accettato dal Parlamento, potrà essere realizzato senza che vi sia un giusto indirizzo sui problemi del personale. Sono convinto che

tutti i ferrovieri fanno grata considerazione degli elogi di cui vengono fatti oggetto nelle relazioni, nelle conclusioni e nei discorsi che si svolgono in quest'aula. Ma essi non possono accontentarsi di parole. Per valorizzarli davvero bisogna, più che elogiarli, comprenderne le esigenze ed accoglierne le istanze quando esse rispondano a quelle legittime aspirazioni di miglioramento che il progresso dovrebbe portare inevitabilmente con sé. Ricordiamocene, poiché senza la collaborazione del personale l'azienda ferroviaria non potrà progredire. Non dimentichiamo che soprattutto nel nostro tempo, al di sopra di tutti gli avanzamenti e gli apprestamenti della tecnica, l'uomo è e rimane l'elemento fondamentale. (*Vivi applausi a sinistra*).

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

CASALINUOVO. Devo anzitutto affermare, signor Presidente, onorevoli colleghi, che il mio gruppo è sensibile alle polemiche ed ai problemi che sorgono dalla recente limitazione del traffico degli automezzi pesanti nelle giornate festive. Trattasi di questioni che incidono sui rapporti fra le esigenze della produzione e le esigenze del turismo: in attesa che vengano le strade, urge, indubbiamente, che si adottino provvedimenti di natura contingente. Non pare, però, che quello affrettatamente adottato sia il migliore ed il più idoneo a conciliare i molteplici aspetti della situazione.

I tributi pagati per la possibilità di circolazione degli automezzi pesanti sono enormi di fronte a quelli modesti delle vetture di piccola cilindrata: talché la limitazione del diritto di utenza delle strade per i primi non pare risponda a criteri di giustizia. Per altro, gli inconvenienti dell'adottato sistema sono notevoli. Sabato scorso, rientrando dal Brennero, mi è capitato di giungere poco dopo la mezzanotte a Rimini. Le ultime ore del viaggio si svolsero attraverso un traffico vorticoso, perché i conducenti degli autotreni miravano a raggiungere determinate mete prima che scoccasse l'ora fatale della sosta. Al lunedì si verificano ingorghi ed interminabili colonne di autotreni, data la stasi domenicale. Ora, amici, se non è bello morire di domenica, non bisogna dimenticare che si può anche morire la sera del sabato o la mattina del lunedì. Ed è perciò che io aderisco *toto corde* alla preghiera rivolta stamane dall'onorevole Colitto al ministro dei trasporti affinché domani, nel suo intervento, dia ragguagli alla Camera circa le statistiche degli incidenti, specie relative al periodo successivo all'entrata in vigore

del provvedimento, e circa la possibilità di risolvere il problema in maniera diversa.

LOMBARDI RUGGERO. Ma qual è il ministro competente?

CASALINUOVO. A mio sommo avviso, la competenza è in gran parte del ministro dei trasporti, anche se per taluni aspetti riguarda altri dicasteri. Ma poiché questo è il primo bilancio che viene in discussione dopo l'entrata in vigore del provvedimento, è bene che la Camera si occupi e si preoccupi subito del gravissimo problema.

L'oggetto specifico del mio intervento riguarda però alcuni annosi problemi del traffico ferroviario relativo al mezzogiorno d'Italia in genere, alla nostra Calabria in specie.

Ella, signor ministro, che è così sensibile ai problemi affidati alla sua valutazione, così solerte nell'affrontarne la soluzione e così cortese verso i suoi collaboratori, ricorderà certamente come, all'inizio della prima legislatura, nel 1948, io ebbi l'onore di partecipare a quella Commissione permanente dei trasporti (allora era l'VIII) che ella magnificamente presiedette. Potrà darmi atto che ho cercato, in modestia, ma in grande purezza di intenti, di collaborare. Con la stessa lealtà devo oggi dire che, a distanza di dieci anni, i problemi che allora attiravano l'attenzione di noi calabresi sono tuttora, nella loro sostanza, in attesa di soluzione.

La situazione è quasi identica a quella di allora. Ella, onorevole ministro, sa come io non condivida certo linguaggio usato poc'anzi da parte di colleghi di altri settori. Non concordo quindi con coloro che vogliono calcare l'accento su una sostanziale differenza tra le comunicazioni ed il materiale del nord e quelli del sud, per fare quasi plasticamente risaltare la diversità di situazione fra queste due zone d'Italia. Sono *slogan* in certo senso superati e indubbiamente frutto di interessata esagerazione. Passi avanti se ne sono fatti, ed io, pur appartenendo ad un gruppo di opposizione, non ho difficoltà a riconoscerlo. Durante la reggenza del dicastero da parte di un ministro meridionale, l'onorevole Mattarella, al quale ne va riconosciuto il merito, sono stati istituiti treni di grande comunicazione. Rispetto a dieci anni or sono, abbiamo la « Freccia del sud », il « Treno del sole », la « Conca d'oro », l'« Espresso del levante »: treni di emigranti, i quali portano al nord la tenacia e la speranza del popolo del sud; treni che hanno migliorato (e non sarebbe onesto non riconoscerlo) la situazione generale dei nostri trasporti. Non abbiamo ancora il « Settebello », per quanto la istituzione della

« Freccia del Vesuvio » e del « Treno azzurro », che estendono fino a Napoli la linea delle eleganti comunicazioni con il nord, faccia pensare come, prima o poi, questa fase sperimentale dal nord possa estendersi verso il sud. Ma, ringraziamone Iddio, passi avanti ne sono stati fatti.

Sono ancora molti, però, i problemi da affrontare e da risolvere: problemi vitali, di capitale importanza, che attengono agli impianti, alla organizzazione e alla formazione dei convogli; in parte anche alla manutenzione e al miglioramento del materiale.

Per quanto concerne gli impianti, in Calabria e in altre zone del Mezzogiorno vi è un grosso problema da risolvere: quello degli scali e delle stazioni ferroviarie. Le stazioni si trovano nella stessa situazione in cui versavano cinquant'anni or sono. Si sono fatti piccoli quanto umilianti lavori di restauro che hanno determinato non liete situazioni. Ad esempio, nella stazione di Catanzaro Lido, si riattava l'aspetto esteriore dell'edificio con la costruzione di una pensilina. È stato tale l'impegno portato in questo lavoro, che, prima ancora che la pensilina fosse costruita, si verificò un crollo; e si è ricominciato da capo. Ripeto, piccoli ed umilianti lavori di restauro.

Al nord, si svolgono i concorsi per la bellezza delle stazioni fiorite: al sud, ci barcameniamo ancora in una situazione relativa agli scali che ricorda quella di 50 anni fa.

A tale riguardo sono documentato. Un giornale del 13 agosto porta questi titoli cubitali: « Lo scalo merci ferroviario di Catanzaro lascia molto a desiderare »; « ardue le operazioni di scarico e di carico per la piccola velocità »; « manca del tutto il fondo stradale »; « gli inconvenienti del traffico per la polvere di cemento durante il giorno ». Se ella consente, onorevole ministro, glielo posso trasmettere in amichevole collaborazione, senza leggere il contenuto dell'articolo.

In questa situazione, sarebbe necessario procedere decisamente, anche perché non è soltanto questione di comodità e di bellezza estetica. È un problema di fondo, di sostanza, poiché mancano nelle stazioni gli impianti atti a snellire il traffico di oggi, ben diverso da quello di mezzo secolo fa.

Per quanto riguarda ancora il problema degli impianti, vorrei pregare l'onorevole ministro di sollecitare quanto più possibile, anzitutto, i lavori per il raddoppio del binario sulla Battipaglia-Reggio Calabria. Nella relazione, leggo i seguenti dati: « Per i raddoppi il piano prevede quelli dei tratti... Vallo della Lucania-Sapri, sulla Battipaglia-Reggio ». E

poi si aggiunge: « Per la Battipaglia-Reggio, con i fondi della Cassa per il mezzogiorno (41 miliardi) sono stati raddoppiati i tratti Battipaglia-Vallo della Lucania, Sapri-Praia e Gioia Tauro-Villa San Giovanni per complessivi chilometri 112. Nel primo intervento del piano in esame si prevede il raddoppio del tratto Vallo della Lucania-Sapri con 18 miliardi di spese. Con ciò si salderebbe il raddoppio da Battipaglia e Paia D'Aieta, lasciando a semplice binario il percorso D'Aieta-Gioia Tauro che è di 218 chilometri e che è a sua volta compreso nel piano di secondo intervento ».

Dico realmente che, data l'ampiezza e la generosità di questo programma, io avrei tanto gradito leggere che tutto il piano di raddoppio del binario Battipaglia-Reggio era compreso in esso o che per lo meno fosse rimasto esclusa una tratta di ben minore proporzioni di 218 chilometri. Onorevole ministro, le rivolgo anche la preghiera, perché particolarmente la esigenza si sta dibattendo in questi giorni in Calabria (vi è stata anche nei giorni scorsi, come l'onorevole Antoniozzi certamente saprà, una conferenza stampa del nuovo capo compartimento di Reggio), di fare in modo che il secondo intervento del piano comprenda anche la tratta Villa San Giovanni-Reggio Calabria, poiché, trattandosi di pochi chilometri, non si comprende il motivo per il quale dovrebbe restare esclusa dal raddoppio.

COLASANTO, *Relatore*. In buona parte, il raddoppio c'è.

CASALINUOVO. Mi dispiace di contraddirla; se vuole, le passo la conferenza stampa tenuta dal capo-compartimento di Reggio: la tratta Villa San Giovanni-Reggio Calabria non solo non ha raddoppio, ma è esclusa dal piano di raddoppio.

Comunque, è problema di dettaglio e pertanto la lacuna non può certamente suscitare uno scandalo.

La terza preghiera che le rivolgo, signor ministro, è quella di sollecitare (s'intende nel programma futuro, poiché il lavoro di cui sto per interessarmi non è compreso in questo programma) il rafforzamento della ferrovia jonica, rafforzamento atto a consentire la sostituzione della trazione a vapore con la trazione *diesel*.

Dalla conferenza stampa tenuta dal capo del compartimento, ho ricavato i seguenti dati: su 160 chilometri dei 343 dell'intero percorso, si è già avuta la sostituzione dell'armamento; su 63 chilometri i lavori sono in corso. Resterebbero quindi da rafforzare,

per completare la possibilità della trazione *Diesel*, poco più di 100 chilometri, e il problema — per quanto avrò occasione di dire subito trattando un altro aspetto della situazione — è di una enorme gravità e di estrema urgenza.

Nel quadro generale del doppio binario sulla Battipaglia-Reggio Calabria e del rafforzamento della jonica, incidono due problemi particolari, che ella ben conosce: uno è il problema della tratta Paola-Cosenza, del quale da decenni si discute in Parlamento; l'altro è il problema della Sant'Eufemia-Catanzaro Lido, cioè delle due tratte che servono a collegare la linea principale con due centri notevolissimi della Calabria, con due delle tre province calabresi.

La Paola-Cosenza viene generalmente definita come la tragica « ferrovia della morte ». Risulta dalle cronache parlamentari come durante il corso della passata legislatura, l'onorevole Antoniozzi abbia sollevato il problema, vivamente intrattenendosi su di esso, senza però poterne determinare la soluzione.

Oggi l'onorevole Antoniozzi — che a ragione la Calabria considera giovane di talento — occupa il posto di sottosegretario al dicastero dei trasporti. È quindi vivissima l'aspirazione in tutta la Calabria che non si concluda il suo mandato senza che il problema della Paola-Cosenza venga risolto.

Egli ricorderà, come ricordo io, che anni or sono, in una riunione tenutasi a Cosenza, alla quale partecipò l'onorevole Corbellini, allora ministro dei trasporti, la ferrovia Paola-Cosenza venne autorevolmente definita come un « oltraggio all'umanità ». È ora, signor ministro, che questo oltraggio sia eliminato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ella sa che la competenza di una nuova costruzione ferroviaria non spetta alle ferrovie dello Stato, ma al Ministero dei lavori pubblici. Noi abbiamo fatto tutto il necessario affinché il Ministero dei lavori pubblici attuasse questa direttiva. Questa è la situazione.

CASALINUOVO. Ho sempre saputo, signor ministro, che tutti i problemi inerenti alla costruzione degli impianti ferroviari, anche se di competenza definitiva e principale del Ministero dei lavori pubblici, sono concordati e determinati dalla insistenza del suo dicastero. Quindi le rivolgo preghiera affinché voglia moltiplicarsi per definire questo problema...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. D'accordo.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

CASALINUOVO. ... perché non è più serio che annualmente si discuta alla Camera su di esso.

MANCINI. Nel piano quinquennale è prevista la soppressione di questa ferrovia.

CASALINUOVO. Se è prevista la sua soppressione, sarà anche prevista la sostituzione: forse raggiungeremo Cosenza in elicottero!

Comunque, onorevole ministro, al giornale, che poc'anzi dicevo di rimmetterle, aggiungerò anche la *Gazzetta del sud* del mio amico onorevole Bonino, dell'11 settembre 1958, ancora più recente, che ha pubblicato la seguente informazione: « Una villeggiante romana e le sue impressioni sulla Calabria. Racconto di una notte di tragedia in treno sulla linea ferroviaria da Paola a Cosenza. Dalla dottoressa Erminia Margiotta, romana, venuta in villeggiatura in Calabria, riceviamo una lettera che ben volentieri pubblichiamo, anche perché la signorina, insieme alla mamma, ha trascorso sulla linea della morte Paola-Cosenza una notte di pericolo e di paura. Premettiamo che questa linea Paola-Cosenza è stata più volte condannata — spesso e volentieri — e dopo progetti elaborati e dibattiti a Montecitorio si è giunti alla conclusione che la linea è sempre quella ». Non leggo la lettera per non dilungarmi: ma il cronista così conclude la sua nota: « Quanto ci scrive la signorina Margiotta è degno di rilievo, in quanto la suddetta linea Paola-Cosenza è un disastro all'ordine del giorno e numerose sono le proteste che continuamente giungono ai nostri parlamentari per risolvere il problema e per costruire una nuova linea. Ad ogni modo, e lo constatiamo da diversi anni, quando si arriva al punto di stanziare la somma occorrente si torna indietro e le promesse del periodo elettorale non vengono mantenute ». Non vorrei aggiungere, ora, che quando si discute il problema in sede di bilancio del Ministero dei trasporti ci si sente dire che è di competenza del Ministero dei lavori pubblici e quando si discute in sede di bilancio dei lavori pubblici si risponde che invece è di competenza del Ministero dei trasporti.

Ella non si dispiaccia, onorevole ministro, se noi deputati, pur rappresentando la nazione, esprimiamo più direttamente gli aneliti e le aspirazioni delle regioni che ci hanno eletto. Se noi non facessimo sentire la nostra voce su questi problemi fondamentali, ella comprende che sarebbe perfettamente inutile restare a questo posto.

Mi auguro che il problema della linea Paola-Cosenza sia rapidamente risolto.

E passiamo ora alla Sant'Eufemia Lamezia-Catanzaro Lido, secondo problema di eccezionale importanza. Recentemente, io avevo rivolto una interrogazione, prendendo lo spunto da un episodio specifico, sul quale non è il caso di ritornare. Comunque, chiedevo, poiché quell'episodio s'inquadrava nel panorama di un generale disservizio sulla linea Santa Eufemia Lamezia-Catanzaro Lido, dove gli incidenti sono frequenti, specie per la insufficienza della composizione dei convogli in rapporto all'affluenza dei viaggiatori, quali provvedimenti il ministro avesse inteso prendere per la migliore soluzione del problema e perché la linea fosse convenientemente servita. Ella mi rispose dettagliatamente sul caso specifico, ma, giunti al problema di carattere generale, quello che premeva, la risposta fu la seguente: « Per quanto concerne in generale l'andamento del servizio viaggiatori sulla linea Santa Eufemia Lamezia-Catanzaro Lido risulta che esso è sufficientemente garantito tanto come numero di treni quanto come disponibilità di posti ». Consenta che le dica che chi l'ha messo in condizioni di dare questa risposta è venuto meno al suo dovere, perché non l'ha obiettivamente informata. E sono qui ad esprimere ciò che dovevo sulla linea Santa Eufemia Lamezia-Catanzaro Lido. Per quanto concerne la formazione dei convogli e la disponibilità dei posti, esiste anzitutto una vettura diretta Roccella-Roma che transita con il treno n. 2878, in coincidenza a Santa Eufemia con l'84. Fino al 31 ottobre questa « vettura » è costituita da tre vagoni: due di seconda classe, uno misto. Al 31 ottobre sparirà uno dei vagoni di seconda classe e resteranno uno di seconda classe ed il misto. Esistono quindi su questa vettura 18 posti di prima classe. Vi sono poi altre due vetture: una Crotone-Roma (un vagone di seconda ed uno misto), una Catanzaro-Roma, che è mista. E allora abbiamo 18 posti di prima su una delle vetture e 18 posti sull'altra. Entrambe le vetture sono agganciate al treno n. 2736, in coincidenza a Santa Eufemia con l'86. Orbene: ogni sera, in partenza dalla città capoluogo di provincia, che porta il nome di Catanzaro, molti viaggiatori di prima classe e molti di seconda classe partono in piedi, nei corridoi. Non so se gli accertamenti statistici si effettuino in partenza da Roma. In partenza da Roma il fenomeno non si verifica. Ne sconosco la ragione: i viaggiatori si smisteranno sui tanti treni che vanno verso Napoli e verso la Sicilia; ma in partenza da Catanzaro — io ne sono testimone oculare ed impegno il mio onore sulla mia affermazione — molti dei viaggiatori

tori, oggi, nell'anno di grazia 1958, sia di prima sia di seconda classe, restano in piedi. E forse non sarebbe nulla, perché in piedi si può pure viaggiare, anche quando si paga. Avviene che l'unica vettura diretta Catanzaro-Roma (vettura che ha avuto alterne vicende, che seminano periodicamente allarme e trepidazione, perché ogni tanto giunge la notizia che è stata soppressa, e allora proteste e pressioni per averla nuovamente ristabilita...) è portata alla stazione di Catanzaro un'ora prima della partenza del treno, trascinata da Catanzaro Lido. A Catanzaro la vettura resta chiusa e non si consente l'accesso ai viaggiatori: non si può aprire, perché la stazione di Catanzaro è una vecchia stazione di transito, dove esistono due binari soltanto; e siccome due binari sono indispensabili per lo scorrimento dei convogli, la vettura non può essere aperta prima dell'ora per evitare che si verifichino dolorosi episodi. Quando giunge il treno n. 2736, al quale deve essere agganciata, viene prima agganciata al treno e poi si aprono gli sportelli: allora si verificano delle scene che, nel linguaggio usuale, si chiamano di assalto ovvero di arrembaggio. E ogni sera, alla partenza da Catanzaro, si assiste allo umiliante spettacolo. Ciò appunto per mancanza di aggiornamento degli impianti. È almeno indispensabile la creazione di un terzo binario: ed io su questo tema rivolgo viva e specifica istanza all'onorevole ministro.

La mancata elettrificazione della linea Catanzaro Lido-Santa Eufemia Lamezia e la non ancora adottata trazione *Diesel* determinano la insufficienza funzionale dei convogli: si va avanti con la vecchia trazione a vapore, la quale determina il seguente inconveniente. Una locomotiva a vapore può, al massimo, su quella tratta, trainare tre vetture viaggiatori, per un peso massimo che si aggira tra le 165 e le 170 tonnellate, calcolando il peso di ciascuna vettura sulle 50-55 tonnellate. Ciò perché il tronco Catanzaro-Santa Eufemia ha pendenze tra le più forti d'Italia: 26 e mezzo per mille tra Santa Eufemia e Sambiase e tra Corace e Catanzaro; 29 e mezzo per mille tra Santa Maria e Catanzaro. Da notare che le pendenze massime consentite sono del 30 per mille, salvo una eccezione per la galleria dei Giovi che, se non erro, ha una pendenza del 31 per mille.

Non essendosi, quindi, elettrificata la linea, nonostante le vive istanze; non essendosi sostituita ancora la trazione a vapore con la trazione *Diesel*, ne deriva, come conseguenza, che attualmente non possono essere traspor-

tate, data la pendenza, più di tre vetture: allo stato, il problema non potrebbe essere eliminato. Per tali motivi, insisto, affinché la fondamentale esigenza della trasformazione a *Diesel* della trazione venga risolta rapidamente.

Se queste considerazioni si fanno per i treni viaggiatori, maggiormente valgono per i treni merci, in rapporto ai quali si verifica qualcosa di più allarmante, con un notevole intralcio per lo svolgimento dei rapporti commerciali e con notevole danno per l'economia della regione. Infatti, i treni merci sulla linea jonica, appunto per mancanza della elettrificazione e della dieselizzazione, non possono raggiungere Santa Eufemia: pertanto, da stazioni che disterebbero da Santa Eufemia 50 o 60 chilometri, i vagoni merci debbono raggiungere Reggio Calabria, facendo oltre 200 chilometri di percorso in senso contrario, per risalire poi attraverso la linea del Tirreno; oppure i convogli debbono essere smistati, spezzettati, moltiplicati, con inconvenienti e dispendio che una trasformazione della linea potrebbe senz'altro evitare.

Su questo tema, onorevole ministro, le rivolgo vive raccomandazioni e poiché ormai pare pacifico che, almeno per un immediato futuro, vi sia una rinuncia alle possibilità di elettrificazione, mi auguro che possano essere subito destinati i locomotori *diesel* sulla tratta Santa Eufemia-Catanzaro Lido, e mi auguro altresì che, nell'attesa che quel fenomeno, che ho definito dell'assalto, possa venire rimosso, si disponga per la creazione di un nuovo treno intervallato tra il 904 e l'88, treno che eviterebbe il rinnovarsi quotidiano di uno spettacolo poco edificante, eliminando l'alternativa per i viaggiatori di restare in piedi o di battersi per la conquista di un posto.

Sull'argomento non avrei altro da dire. Vorrei soltanto rilevare, per concludere, che, mentre da una parte si insiste per la realizzazione di aspirazioni che ineriscono al miglioramento, dall'altra è stata comunicata, per il 27 settembre, cioè da qui a pochi giorni, la soppressione di due comodi treni.

Cedo ancora una volta la parola ad un giornale, di indirizzo governativo e quindi non sospetto, sul quale leggo: « Il 27 settembre due comodi treni saranno soppressi: l'automotrice 145/102 tra Santa Eufemia e Taranto e l'automotrice 158 tra Catanzaro e Santa Eufemia. A cominciare dal 27 settembre, quindi, i catanzaresi non avranno più la possibilità di raggiungere agevolmente Taranto, come sinora è avvenuto, partendo alle

4,10 per essere nella città dei due mari alle 10,16, né quella di utilizzare il passaggio da Santa Eufemia del « Treno del sole » senza soste eccessive. Il provvedimento — commenta il cronista — « per la verità non è di oggi, chè già da tempo si sapeva della soppressione delle due automotrici. Comunque, poiché tanto l'automotrice 145/102 che l'automotrice 158 sono state e sono superaffollate e poiché continuano a dimostrarsi particolarmente utili e vantaggiose è da augurarsi che l'amministrazione delle ferrovie facendo uno strappo alla regola le mantenga in esercizio ».

Le trasmetto dunque, signor ministro, il voto delle popolazioni calabresi e le ricordo che nella organizzazione attuale del percorso dei nostri convogli vi sono ancora delle zone della Calabria tagliate completamente fuori dalle comunicazioni con la capitale, come l'importantissimo circondario di Rossano Calabro, che è uno dei pochi circondari della provincia di Cosenza dal quale non si può accedere comodamente a Roma e, se si riesce a raggiungere la capitale, non vi è la possibilità di comodamente e rapidamente rientrare in sede.

Avrei finito, ma vi è qualcosa, pure segnalata recentemente dalla stampa, che amareggia e che commuove e che non può non essere a mia volta segnalata alla sensibilità dell'onorevole ministro, il quale, anche rilevando quale sia ancora la primitiva genuinità di talune popolazioni meridionali vorrà, da gentiluomo prima che da ministro, moltiplicarsi vieppiù perché siano appagate queste vitali e primitive esigenze.

Onorevole ministro, esistono in Calabria ancora delle stazioni illuminate a petrolio. Oggi, nell'epoca dei missili, degli *sputnik*, del sottomarino atomico, in Calabria molte stazioni, anche importanti, sono illuminate a petrolio! Le indico le principali: San Basilio-Pisticci in provincia di Cosenza, Calopezzati in provincia di Cosenza, Pietrapaola in provincia di Cosenza, Mandatoriccio in provincia di Cosenza, Campana in provincia di Cosenza, Strongoli in provincia di Catanzaro, Isola Capo Rizzuto in provincia di Catanzaro, Gabbella Grande in provincia di Catanzaro. Strongoli è capoluogo di mandamento, Isola Capo Rizzuto è a due passi dalla città di Crotone. Altre stazioni, onorevole ministro, sono illuminate a gas. Le citerò Squillace, le citerò Montaruro, che distano dal capoluogo di provincia non più di venti-venticinque chilometri.

Mi permetto infine, signor ministro, di passarle questo foglio del *Notiziario* del-

l'Agenzia di informazioni stampa calabra, diretta da un appartenente al partito di maggioranza. Glielo passo per farle maggiormente constatare come sia davvero urgente che la bontà e la ingenuità dolce della popolazione calabrese abbiano la giusta considerazione con il sodisfacimento delle aspirazioni piccole ma immense. Leggo per i colleghi: « Al sottosegretario di Stato ai lavori pubblici senatore Tommaso Spasari, il quale da tempo si era occupato dell'interessante problema della illuminazione elettrica delle stazioni ferroviarie di Squillace e Montaruro, è pervenuta da parte del sottosegretario ai trasporti onorevole Antoniozzi l'assicurazione che quanto prima le predette stazioni saranno illuminate elettricamente ». Ascolti, onorevole ministro: « L'attesissima notizia è stata accolta dalle popolazioni interessate con grande sodisfazione e con espressione di gratitudine per i sottosegretari Antoniozzi e Spasari », i quali, io aggiungo, indubbiamente, da quei gentiluomini che sono, ardentemente innamorati della loro terra, continueranno a moltiplicarsi perché la Calabria si avvii verso la evoluzione consona ai tempi. Ma io voglio richiamare la sua attenzione sul tripudio di questa gente calabrese, che nel 1958 esulta perché una stazione illuminata a petrolio o a gas da domani sarà illuminata elettricamente! Non chiediamo molto, dunque; ma che almeno queste cose ci si diano oggi, nell'anno 1958.

Citerò ancora un giornale, del 10 luglio scorso, che pubblica il « Viaggio in ferrovia » di uno scrittore siciliano, Concetto Pettinato, il quale nel 1894 aveva percorso in treno una certa importantissima tratta della Sicilia. « Ho ripetuto in questi giorni il viaggio del 1894 da Termini Imerese a Motta Santa Anastasia. Il treno impiega adesso tre ore sulle quattro del percorso totale. Un progresso c'è, e ci sono sempre intatti e assoluti i pleniluni. Ma le stazioni della linea non hanno mutato sede, e l'oscurità attraverso cui il convoglio — una « littorina » — si apre la via è rimasta quella di oltre mezzo secolo addietro. Oggi ancora per vedere una finestra illuminata dopo un centinaio di chiolembri di buio totale ho dovuto attendere la periferia della mia città ».

Faccia sì, onorevole ministro, che venga la luce nelle nostre zone, e quando il bagliore comincerà ad intravedersi all'orizzonte noi, che siamo persone oneste e che abbiamo dichiarato di svolgere opera di opposizione costituzionale e non preconcepita, voteremo a favore del suo bilancio. (*Applausi a destra*).

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bensi, il quale ha presentato i seguenti ordini del giorno, firmati anche dagli onorevoli Ferri, Mancini e Riccardo Lombardi:

« La Camera,

considerata l'inderogabile necessità di adeguare la politica economica dei trasporti alle esigenze di un coordinato sviluppo delle attrezzature di base (infrastrutture stradali e ferroviarie) e di un coordinato esercizio dei mezzi di trasporto;

ritenuto che tale coordinamento deve perseguire lo scopo di assicurare il più economico impiego delle infrastrutture e attrezzature esistenti, nonché delle risorse disponibili per il loro miglioramento;

preoccupata della progressiva sovrapposizione — nei trasporti terrestri — di un sistema all'altro e degli effetti che ne derivano sul costo sociale dei trasporti, sulla vitalità economica delle ferrovie statali, sull'usura delle strade;

tenuto conto che le leggi che regolano i trasporti terrestri (ordinamento ferroviario, autotrasporti di cose, autotrasporto pubblico di persone) risalgono tutte al periodo in cui le ferrovie detenevano il monopolio dei trasporti e sono del tutto inadeguate a fronteggiare le esigenze connesse al progressivo sviluppo dei traffici,

invita il ministro dei trasporti:

a) a operare perché, riformando gli ordinamenti esistenti, attui una politica economica dei trasporti che concreti l'intervento disciplinatore e coordinatore dello Stato;

b) a subordinare l'esercizio dei trasporti nonché il miglioramento delle infrastrutture alla realizzazione di un programma pianificato che eviti dilapidazioni di risorse, riduca il costo sociale dei trasporti e si inserisca, come fattore di accelerazione, in una più attiva politica di sviluppo economico »;

« La Camera,

preoccupata della sicurezza del traffico sulle strade;

considerata l'intensità della circolazione di automezzi pesanti e pesantissimi,

invita il Governo

a soddisfare alle seguenti esigenze nel quadro dei criteri fissati dalla legge 4 febbraio 1958, n. 572, di delega per la emanazione del nuovo codice della strada:

a) necessità di mantenere gli attuali limiti di peso e dimensioni degli autoveicoli;

b) predisporre sanzioni le più rigorose per la repressione dei sovraccarichi abusivi;

c) predisporre urgentemente norme adeguate per la limitazione della durata del lavoro e del servizio continuativo al volante nell'autotrasporto merci, nonché per l'istituzione di rigorosi controlli, sulle strade e presso le imprese, della osservanza delle norme anzidette;

d) limitare la velocità sulle strade ordinarie degli autoveicoli più pesanti ribassando, in particolare per quelli con peso complessivo superiore a 10 tonnellate adibiti a trasporto merci, i limiti attuali di 60 chilometri orari ».

L'onorevole Bensi ha facoltà di parlare e di svolgere questi ordini del giorno.

BENSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, data l'ora tarda cercherò di ridurre un intervento già scarno alle sole cose essenziali, riferendomi esclusivamente al problema generale della politica del Ministero dei trasporti ed evitando le molte questioni particolari, che pure avrebbero meritato trattazione più ampia e approfondita. Non parlerò di piccole stazioni: le assicuro, onorevole ministro, che una volta tanto qualsiasi problema di piccole stazioni le sarà risparmiato.

Vorrei prima di tutto rilevare — senza che l'accenno abbia sapore polemico — che, riprendendo a parlare a distanza di alcuni anni su questo bilancio, ho il piacere di constatare che è stato cambiato il direttore generale delle ferrovie. Non c'è più, infatti, quel direttore generale Di Raimondo che per alcuni anni è stato il bersaglio della nostra azione: e giustamente, perché lo ritenevamo e lo riteniamo ancora oggi — pur non avendo niente di personale contro di lui — uno degli esempi tipici di incapacità amministrativa a cui si devono molti degli errori che oggi ancora l'azienda paga duramente. La colpa, però, non era solo sua, ma anche di alcuni ministri che erano qui poc'anzi, che hanno appoggiato ed accettato supinamente la politica di questo direttore generale.

Per quanto riguarda il bilancio in discussione, il rilievo fondamentale che noi socialisti facciamo è che il ministro ha creduto di risolvere il problema della politica generale dei trasporti in Italia agendo soltanto ed esclusivamente all'interno dell'azienda, preoccupandosi di portare ai costi ed agli impianti delle ferrovie quelle variazioni che sono state compiute, ma dimenticando quella che pure era stata una chiara impostazione da lui stesso sostenuta prima di diventare ministro; l'impostazione, cioè, che i problemi delle ferrovie dello Stato non possono più essere risolti nel-

l'azienda e solo nell'azienda, ma con una politica generale dei trasporti e soprattutto attraverso il coordinamento di tutte le forme ed attività che questa politica assume nel paese, principalmente attraverso il coordinamento tra la strada e la rotaia, la mancanza del quale rimane il motivo fondamentale della crisi continua in cui l'azienda si dibatte da alcuni anni a questa parte e continuerà a dibattersi, se non si cambierà decisamente strada.

Da qui tutta la politica del ministro Angelini, a cui dobbiamo dare atto — direi che è l'unica cosa di cui gli diamo atto con pienezza — di un attivismo veramente notevole.

Direi che è la massima espressione dell'attivismo sociale o cosiddetto sociale che informa l'attività di questo Governo e di cui il ministro Angelini è certamente una delle punte più avanzate. Ma, tolto l'attivismo nell'azienda, dobbiamo riconoscere purtroppo che gli atteggiamenti fondamentali negativi continuano ad essere tali e continuano ad incidere sulla conduzione di questa politica. Di qui tutta la impostazione politica del ministro e di qui tutto il valore dei 175 miliardi.

Non basta certo questo inizio, cioè questi 175 miliardi, che sono poi soltanto 125, e che sono stati tanto sbandierati. Non è certo con una cifra di questo tenore, e il ministro Angelini lo sa benissimo, che si possono affrontare e risolvere nel futuro i problemi dell'azienda. Ben altri stanziamenti occorrerebbero, ben altri provvedimenti dovrebbero essere adottati.

E così anche la storia dei 13 miliardi di passivo in meno nel bilancio è molto teorica. Il ministro Angelini sa che il bilancio questa volta è stato veramente fatto con delle prospettive di un estremo ottimismo nella previsione delle entrate ed anche nella compressione delle spese, compressione che poi va sempre a danno dei servizi di manutenzione e dei rinnovi, come del personale. Queste previsioni si stanno dimostrando estremamente fallaci, specie in alcuni campi. Potrei citarle, mese per mese, le statistiche, ad esempio, sul trasporto merci. Ella sa, onorevole Angelini, che per tonnellaggio-chilometro la diminuzione del trasporto merci è stata dell'11 per cento e quella degli introiti dell'8 per cento.

Ed anche per quanto riguarda i viaggiatori, nonostante l'aumento delle tariffe e l'adeguamento, le cose non sono affatto migliorate, il che dimostra che le previsioni ottimistiche che sono state fatte stanno alla resa dei conti tremando e alla fine la situazione si appaleserà molto meno ottimistica di quanto è stato prospettato. La vostra politica in genere consiste nel gonfiare gli introiti o nel presumere

un gonfiamento degli introiti, comprimendo in pari tempo gli oneri di carattere sociale.

Nel bilancio la cosa peggiore contro cui dobbiamo porre in guardia il Parlamento è, ad esempio, lo stanziamento esiguo e veramente inadeguato per la manutenzione delle linee. Questi stanziamenti così insufficienti potranno in qualche caso divenire un vero e proprio pericolo, non immaginario ma reale, nella situazione dell'azienda ferroviaria. L'atteggiamento dell'onorevole ministro di fronte a ciò è un atteggiamento che tende in genere a non drammatizzare sul *deficit* del bilancio e noi dobbiamo dire che in questo siamo d'accordo. Noi siamo cioè d'accordo quando il *deficit* del bilancio rappresenta in realtà quello che è l'apporto sociale dell'azienda ferroviaria alla società, all'evoluzione del paese; ma non siamo più d'accordo con lui quando tale *deficit* non è in realtà che un mascherare deficienze di gestione e magari favori diretti o indiretti ai monopoli, di cui tra breve parleremo, nei rapporti tra strade e ferrovie, o ancora peggio di piccole clientele elettorali che esistono nell'ambito del Ministero dei trasporti.

L'onorevole ministro ha sacrificato a tale sua politica di attivismo quelli che sono in realtà i problemi che non sono ancora stati affrontati della politica economica dei trasporti, così da porre l'azienda in condizione di affrontare questi problemi quando saranno aggravati o resi più difficili al momento dell'entrata in vigore del mercato comune. E direi che la cosa ci stupisce molto. Non dovremmo essere proprio noi a dover ricordare all'onorevole Angelini che fu proprio lui, prima di essere ministro dei trasporti, il più accanito sostenitore d'una impostazione unitaria dei trasporti e della decisa direzione da parte di un ministero di tutta la politica che concerneva questo ramo.

Non vorrei rievocare all'onorevole ministro un famoso ordine del giorno sull'« Anas » da lui presentato durante il Governo De Gasperi, di cui mi interessa ricordare soprattutto le conclusioni che egli traeva nella parte finale dell'ordine del giorno stesso; conclusioni che purtroppo sono rimaste lettera morta nella realtà dell'impostazione politica del suo ministero.

La nostra politica verso i mezzi di auto-transporto dovrebbe essere, evidentemente, radicalmente modificata. Direi che noi dovremmo preoccuparci di fare esattamente il contrario di quel che oggi avviene in Italia: cioè, di rendere la funzione dell'autotrasporto complementare lungo le dorsali principali della

rete ferroviaria e rendere principale la funzione degli autotrasporti dove invece vi è minore linea di esercizio ferroviario e vi sono paesi depressi a scarsa circolazione.

Avviene in Italia esattamente il contrario, per cui abbiamo avuto un addensamento di circolazione di autotrasporti sulle linee che sono servite bene, sulle dorsali principali, e abbiamo invece un annullamento progressivo anche delle linee automobilistiche là dove vi è carenza o insufficienza di ferrovie.

Pertanto, se non si prenderanno provvedimenti (e noi impegneremo il Parlamento con ordini del giorno in proposito, onorevole ministro), non vi è dubbio che questo stato di cose verrà notevolmente aggravato dalle questioni che sorgeranno con la costruzione dell'autostrada del sole, che aggraveranno notevolmente questo stato di cose lungo la dorsale principale della rete italiana.

Occorreranno mezzi fiscali adeguati e provvedimenti, soprattutto riguardanti la regolamentazione di lavoro degli addetti agli autoservizi. Credo che questa sia una delle maggiori vergogne del nostro paese. Ritengo che l'Italia sia l'unico paese al mondo (ho saputo che perfino nel Pakistan e nell'Afganistan questi problemi sono ormai risolti) che non abbia una regolamentazione precisa di lavoro degli addetti agli autotrasporti. Perciò, in Italia, in realtà l'autista viaggia 24 ore su 24 e tutto ciò incide in modo negativo sul coordinamento dei rapporti del trasporto merci fra strada e ferrovia. Oltre tutto, si tratta di un problema di lavoro e mi auguro che il Ministero sappia rapidamente affrontarlo.

Devo dire che in Italia questa politica di acquiescenza verso i monopoli e la loro politica ha portato alla più alta concentrazione di autoveicoli pesanti sulle strade italiane. L'Italia è il paese che ha la più alta percentuale di questo tipo di veicoli rispetto agli altri paesi dell'Europa occidentale.

Direi che il nostro stupore è la prova della mancanza di vigore e dell'assoluta incapacità del Ministero ad affrontare questi problemi generali, problemi lasciati insoluti dai recenti provvedimenti che, con nostro stupore, un altro Ministero ha preso in questo settore. Noi ci siamo estremamente meravigliati che sia stato il ministro dei lavori pubblici ad intervenire in un settore che dovrebbe essere di particolare competenza e di preminente attività del Ministero dei trasporti e vorremmo richiamare l'attenzione del Parlamento su questo fatto che, secondo noi, è grave. Questo

intervento può portare momentaneamente un utile contributo. In alcuni casi, può darsi. Comunque, in prospettiva, è inutile e dannoso perché non diminuisce la concentrazione e l'addensamento del traffico e fa ricadere l'onere su una sola categoria cagionando contraccolpi sui noli (e tutto ciò viene pagato in realtà dai consumatori e non dai monopoli né dai loro gruppi), e poi perché evidentemente non è questa la strada per risolvere il problema. Infatti, anziché risolvere il problema unitario dei trasporti, con questo sistema creiamo una antitesi e una rottura ancora maggiori, che porteranno evidentemente ad una dispersione di mezzi, di possibilità e di azioni che verranno a ricadere in realtà ancora a danno del Ministero dei trasporti, che è il più debole, e dell'azienda ferroviaria in particolare, che è l'azienda che dobbiamo difendere e su cui grava il maggior peso di queste cose.

Il nostro stupore, lo ripetiamo, è stato notevole, onorevole ministro, perché quando ella ha incominciato la sua attività ministeriale, di queste cose si era assai parlato e questi problemi erano stati portati alla notorietà pubblica. Noi però, purtroppo, non siamo riusciti mai a vedere nulla di serio e di concreto (in questo dobbiamo dire che la mancanza da parte del Ministero è grave) o a trovare la possibilità di realizzazione in questo campo di una politica nuova, che mettesse finalmente termine ad una situazione grave ed assurda, e soprattutto ad una acquiescenza ai monopoli della strada che è veramente una delle cose reali esistenti in Italia, così che essi hanno fatto in questi ultimi anni il bello e il cattivo tempo senza che nei loro confronti si avesse mai il coraggio di intervenire seriamente ponendo dei limiti anche minimi a questa loro attività.

Tutto il mondo è ormai avviato a fare affluire il traffico pesante e a lunga portata sulle ferrovie ed a portare il traffico breve e pregiato sulle autolinee. Ebbene, onorevole ministro, ella sa che con la politica che si è fatta questo non avviene, perché il traffico breve e pregiato va, sì, agli autoservizi ed il traffico lungo va alla ferrovia, ma soltanto per le merci peggiori, di maggior spazio e di minor peso, e ciò viene ad essere un danno e non un vantaggio. E ciò perché non si è avuto il coraggio di affrontare fiscalmente il problema dei trasporti e di colpire i monopoli nei loro interessi, come pure non si è avuto il coraggio di creare nelle ferrovie le condizioni per agevolare e riportare al traffico ferroviario una enorme quantità di merci che oggi i monopoli hanno sottratto all'azienda.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

Direi che noi qui desidereremmo impegnare il Governo e sentire dal ministro Angelini veramente qualcosa di serio e concreto: vorremmo impegnarlo, per esempio a fare dei conti sul costo delle strade nel nostro paese.

Devo esprimere ancora il mio stupore perché credo che l'Italia sia l'unico paese nell'Europa occidentale che non abbia ancora valutato il costo della strada, compresi gli investimenti, la manutenzione ed il rinnovo, ed il rapporto tra questo costo e il gettito delle tasse della strada, cioè benzina, nafta e tassa di circolazione. Questo costo non è stato valutato ed è molto grave, onorevole ministro, perché, secondo quello che mi risulta (non ho informazioni precise in questo campo), vi è un impegno internazionale di portare ad importanti organismi internazionali entro breve termine questi dati per potere arrivare, su scala internazionale, ad affrontare il problema. L'Italia è l'unico paese che non abbia fatto fronte a questo impegno e si rimane pertanto in uno stato di strana incertezza.

Perché questo conto non è stato fatto? Ritengo, con molta franchezza, che il risultato sarebbe una denuncia aperta di quello che la strada costa al nostro paese e di quello che in realtà la ferrovia non dà come apporto sociale alla vita, ma quanto c'è di guadagno per i monopoli che, non pagando il costo della strada e basando su dati fittizi il pagamento, dicono cose che non corrispondono alla realtà, perché il giorno in cui potremo avere questo prezzo, come è dimostrato dai costi di altre nazioni, ritengo che il costo della strada direbbe che i monopoli mangiano largamente e dovrebbero restituire una notevole aliquota di quello che hanno guadagnato e di quello che guadagnano tuttora.

Chiudo, per essere fedele alla promessa iniziale, questa parte e parlerò soltanto di tre problemi ferroviari in linea generale, che riguardano nel complesso la vita dell'azienda.

Il primo problema è quello di continuare una politica di investimenti, essenziale per la vita dell'azienda. Senza una politica seria di investimenti a lunga scadenza, l'azienda non è in grado di rinnovarsi e di resistere alla concorrenza cui è sottoposta. In questo campo direi che scontiamo la politica disastrosa dell'ex direttore generale e dei precedenti ministri. La politica dei non investimenti e dei prestiti fatti alle ferrovie a tasso incredibilmente oneroso è veramente una cosa inconcepibile.

Se poi rapportiamo questi dati ai paesi stranieri, se consideriamo quanto è stato fatto

negli altri Stati dell'Europa occidentale, possiamo vedere in tutta la sua evidenza quanto resti ancora da fare in Italia. Nella Germania occidentale, ad esempio, sono stati investiti 3 mila miliardi nelle ferrovie; in Inghilterra 2.500 miliardi; in Francia, se non erro, 1.800 miliardi. In Italia sono stati investiti a questo scopo soltanto 800 miliardi di lire. Ed ella sa, onorevole ministro, che di questi 800 miliardi quattro quinti sono stati utilizzati in opere di rinnovo, lasciando così in sostanza le cose come stavano, cioè male. Le cifre di cui abbiamo udito parlare sono di una esiguità tale nei confronti degli stanziamenti degli altri paesi che, come il nostro, si accingono ad affrontare il M.E.C., da metterci in una situazione di enorme inferiorità.

Dobbiamo convincerci, onorevoli colleghi, che non riusciremo a trarre l'azienda ferroviaria dalla situazione in cui si trova attuando la politica della lesina o della compressione sulle spese di manutenzione o di personale. Questa politica non può non creare una situazione che a lungo andare porterà tutti i nodi al pettine. 175 miliardi di lire non possono essere che un inizio, una parte di una attività di rinnovamento. Alla base di questa azione, secondo me, esiste il fatto incontrovertibile che pone l'esigenza di affrontare un altro problema: quello dei rapporti, della osmosi tra l'I.R.I. e le ferrovie dello Stato. È pazzesco pensare che allo Stato non sia possibile provvedere alla fornitura delle commesse, con pagamenti a lunga scadenza. È un problema, questo, che desidero sottoporre vivamente all'attenzione dell'onorevole ministro e in ordine al quale gradirei una risposta precisa.

Secondo problema: quello del ridimensionamento della rete ferroviaria. Vorrei far presente all'onorevole ministro, con molta chiarezza e semplicità, che noi non siamo difensori per principio della rotaia né vogliamo che ad ogni costo esista sempre la rotaia. Ci rendiamo conto che vi sono delle situazioni in cui bisogna arrivare ad una soppressione di essa. Se ci sono dei rami secchi, tagliamoli pure. Tuttavia vi sono alcuni punti su cui siamo intransigenti. Primo punto è quello che riguarda il problema della gestione statale del servizio dei trasporti sostitutivi. In altri termini non possiamo accettare il principio che ci si sostituisca tranquillamente allo Stato con mezzi e con risorse dei gruppi privati a danno della collettività dei cittadini. Lo Stato ha il dovere di sostituirsi attraverso l'azienda direttamente nella gestione delle nuove linee, così come avviene del resto in tutti gli altri paesi

dell'Europa occidentale e persino in Olanda, in quella Olanda che ella, onorevole ministro, ha particolarmente a cuore e che spesso cita in relazione a questioni ferroviarie. Anche in Olanda, dunque, questi servizi vengono gestiti dallo Stato.

Vi è poi la questione che riguarda le facilitazioni fatte dall'azienda ferroviaria che devono essere mantenute integralmente sia per quanto riguarda le merci sia i passeggeri nelle linee di nuova istituzione. Si tratta di una questione fondamentale sulla quale non insisto, perché essa mi sembra talmente evidente da essere pacificamente accettata da tutti.

Mi auguro, onorevole Angelini, che ella abbia modificato profondamente la sua visione intorno a questi problemi cui ho accennato. Non posso non rilevare, infatti, che la sua posizione in ordine ad essi è, o per lo meno era, di una notevole diversità rispetto alle posizioni che ella ebbe a sostenere all'atto della sua assunzione al Ministero dei trasporti. Ella è notoriamente indicato come appartenente alla corrente di sinistra del suo partito, ella gode di amicizie particolarmente importanti e dovrebbe rappresentare una punta avanzata nel Governo circa le questioni sociali. Finora, purtroppo, di ciò non ci siamo accorti. Un articolo della legge da me dianzi citata dispone testualmente: « Il ministro dei trasporti, quando abbia deciso la sostituzione totale o parziale o l'integrazione dei servizi ferroviari con servizi automobilistici, deve affidare i servizi automobilistici in concessione all'industria privata ».

Subito dopo si aggiunge (ed è davvero il colmo) che « in mancanza di imprese idonee e disposte ad esercitare il servizio alle condizioni stabilite, il ministro dei trasporti, sentito il comitato per le autolinee, può autorizzare l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere le autolinee sostitutive o integrative ».

Signor ministro, questo articolo della sua legge socializza la miseria, cioè le linee rifiutate dall'industria privata. Noi ci auguriamo che questa posizione venga radicalmente mutata, senza di che dovremo ritenere che ella detiene nel Governo una posizione arretrata, anziché una posizione di punta. Mi auguro poi che la presenza nel Ministero dell'onorevole Bertinelli, noto uomo di sinistra della socialdemocrazia, contribuisca a risolvere il problema nel senso da noi indicato. Altrimenti dovremo concludere che il ministro dei trasporti è alla destra dell'onorevole Malagodi.

Altro particolare su cui intendo richiamare l'attenzione del ministro è quello relativo alle sovvenzioni delle autolinee che dovrebbe passare dalle 600 lire a 35-40 mila lire al chilometro. Francamente si tratta di una valutazione sproporzionata a tutto favore di un'industria che davvero non ha sofferto molto in questi anni, ma che anzi ha largamente approfittato di una ampia benevolenza governativa.

Il terzo problema che io desideravo toccare è quello della riforma dell'azienda ferroviaria. Si tratta di un problema vecchio ed a lei noto, signor ministro. Ella ebbe ad esprimere, anni fa, parole di elogio per il lavoro della commissione Berruti che appunto indicò le linee della riforma. Senonché mi si dice che le relazioni di quella commissione stanno dormendo sonni tranquilli e che il Berruti e la commissione stessa stanno mangiando le proprie creature. Sarei grato al ministro di un accenno al riguardo.

Per quanto ci riguarda, sono lieto di preannunciare una proposta di legge del gruppo socialista appunto sul riordinamento dell'amministrazione ferroviaria. Spero che il ministro vorrà confortarla del suo appoggio. Tale progetto tenderà a restituire l'azienda alla necessaria autonomia di gestione, per spolicizzarla il più possibile, per responsabilizzare i dirigenti tecnici, per snellirne il funzionamento agendo sugli artificiosi aggravati di costo derivanti dalla struttura ministeriale e burocratica di una azienda che deve invece operare in uno stato di accanita concorrenza, deve predisporre gli accorgimenti per contribuire alla soluzione di problemi economici e, soprattutto, deve finalmente porre il problema della impostazione generale dei rapporti che devono correre fra l'azienda ferroviaria e la strada e arrivare a risolvere questi problemi di fondo. Di tutto ciò il ministro Angelini dovrebbe esserci grato perché noi facciamo nostre, integrandole, proposte da lui caldegiate a suo tempo.

Non so per quali ragioni sia tenuto celato il misteriosissimo codice della strada, di cui nessuno sa niente. Vorrei chiedere solo una cosa: è vero che si vuole, dopo tutto quello che è successo, permettere la costruzione di automezzi di peso e dimensioni maggiori di quelle di oggi? Perché, se questo fosse vero, ciò significherebbe capovolgere ancora una volta tutta la logica razionale di questa politica e dare ancora una volta ai monopoli dei vantaggi più grandi di quelli che finora sono stati dati.

Ho presentato, insieme con i colleghi di gruppo Ferri, Mancini e Riccardo Lombardi due ordini del giorno, che ho svolto, e che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

metteranno alla prova la realtà delle cose e dimostreranno se ogni anno noi dovremo ripetere queste osservazioni e trovarci di fronte a un Ministero che sfugge alle sue responsabilità, o se invece ci metteremo finalmente su una strada che porti a qualche cosa di sostanziale e di reale in questo importante campo della vita nazionale. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
BUCCIARELLI DUCCI

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Macrelli:

« La Camera

invita il ministro dei trasporti:

1°) a tradurre in atto gli impegni assunti per la ricostruzione della ferrovia Rimini-San Marino distrutta durante il secondo conflitto mondiale;

2°) a provvedere al raddoppio della « Freccia dei due mari » con una nuova coppia di elettromotrici, in partenza il mattino da Ancona e la sera da Livorno;

3°) ad accogliere i voti emessi durante i lavori della conferenza-orario tenutasi a Rimini e a Costrocara il 14-15 luglio 1958;

4°) a sistemare definitivamente la ferrovia Rimini-Novafeltria;

5°) a provvedere alla sistemazione dei passaggi a livello presso la stazione di Cesena.

Fa voti

altresi, perché il limite di età per il collocamento in quiescenza del personale di concetto e direttivo degli uffici delle ferrovie dello Stato venga fissato in 65 anni, come per tutti gli impiegati civili dello Stato ».

L'onorevole Macrelli ha facoltà di svolgerlo.

MACRELLI Mi limiterò a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sui punti più importanti dell'ordine del giorno da me presentato.

Mi riferisco innanzitutto alla ferrovia Rimini-San Marino, che potrei definire, con parola moderna, il mio *hobby*, perché è dal 1946 che richiamo l'attenzione del Governo sulla necessità di mantenere un impegno preciso assunto al riguardo con la piccola repubblica. Attendo di conoscere i propositi del nuovo Governo.

Il secondo punto riguarda il raddoppio della « Freccia dei due mari », che interessa non soltanto la Romagna e le Marche ma anche la sua Toscana, onorevole ministro. Nel convegno « conferenza-orario » tenutosi a Rimini ed a Costrocara nei giorni 14 e 15 luglio 1958 furono formulati voti per il raddoppio della « freccia »: mi sembra inutile spendere parole per sottolineare l'importanza di questa linea che interessa da vicino il litorale adriatico il cui interesse dal punto di vista turistico, e quindi anche per l'economia nazionale, va diventando sempre più rilevante. Dobbiamo riconoscere che l'amministrazione ferroviaria ha compiuto notevoli sforzi per venire incontro alle legittime esigenze delle popolazioni interessate, e soprattutto di quelle delle province di Forlì, Ravenna e Pesaro. Vorremmo tuttavia uno sforzo ancora maggiore, che appare giustificato ove si pensi che nel 1957 le « presenze » dei turisti italiani e stranieri sulla riviera romagnola ammontarono a 6-7 milioni e hanno raggiunto quest'anno la cifra imponente di dieci milioni.

Un altro problema richiamato nell'ordine del giorno e del quale ci siamo già interessati personalmente è quello della sistemazione definitiva della ferrovia Rimini-Novafeltria. Il collega Bensi si è poco fa soffermato sul problema del contrasto tra la strada e la rotaia di cui ci siamo tante volte occupati; orbene, non voglio pronunciarmi a favore né dell'una né dell'altra. Vorrei però che certe ferrovie, che hanno una tradizione e che rivestono una notevole importanza per talune economie locali, fossero mantenute e migliorate; e fra queste ferrovie è indubbiamente la Rimini-Novafeltria.

Vi è infine il problema della sistemazione dei passaggi a livello presso la stazione di Cesena. I colleghi che mi ascoltano e che hanno fatto parte di precedenti legislature sanno che in quest'aula e in quella del Senato ho fatto riecheggiare di tanto in tanto il nome di Cesena. Del resto è naturale che io faccia così, tanto più che nel caso in questione si tratta di due passaggi a livello di importanza eccezionale perché mettono in comunicazione il retroterra con le zone di Ravenna, Cervia e Cesenatico. Ebbene, quei passaggi a livello rimangono chiusi troppo a lungo, con grave disagio per il traffico.

Noi, onorevole ministro, l'abbiamo applaudito quando ha dato l'annuncio dell'accordo intervenuto fra i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici per la sistemazione dei passaggi a livello. Con nostro rammarico, tut-

tavia, non abbiamo visto compresi nel relativo piano i passaggi a livello di cui mi sto occupando. Il piano da lei presentato e che ha avuto il nostro plauso e la nostra approvazione, chiede infatti un intervento delle province e dei comuni interessati: ma questi hanno bilanci così deficitari da non poter nemmeno rispondere alle più gravi necessità.

Quindi è indispensabile un ulteriore intervento dello Stato.

Dulcis in fundo o in cauda venenum, rinnovo la richiesta che feci fin da quando ero a Palazzo Madama. Allora spezzai una lancia in favore di quei funzionari benemeriti delle ferrovie che vengono collocati a riposo a 62 anni. Chiesi allora che questo limite fosse portato a 65 anni; mi auguro, poiché vedo un cenno di assenso del ministro...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo avevo sostenuto anch'io; ma quando si è discusso lo stato giuridico, il Parlamento è stato di diverso parere.

MACRELLI. Mi auguro che si possa arrivare ad una soluzione favorevole. Se non sarà il Governo a provvedere, noi, attraverso l'iniziativa parlamentare, vedremo di soddisfare anche questa che è una giusta esigenza ed un riconoscimento dei meriti dei dirigenti delle ferrovie dello Stato italiano.

PRESIDENTE. Gli onorevole Salvatore Russo, Magliacci, Di Benedetti e Pellegrino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che le condizioni della linea ferroviaria Palermo-Catania sono deprecabili nel tratto Caltanissetta-Pirato a causa delle eccessive pendenze, delle curve poco ampie e del terreno franoso, il che è motivo, ogni inverno, di interruzioni del servizio con gravissimo disagio del pubblico;

considerato che l'esecuzione dell'altra linea interna, destinata a congiungere la Sicilia orientale con l'occidentale, è stata sospesa dal 1952 presso Regalbuto col pretesto che la funzione del collegamento è trasferita all'autostrada Palermo-Catania, che è sulla carta e che il Governo ha dimostrato di non volere finanziare,

invita il ministro dei trasporti:

1°) a procedere senza indugi all'ammodernamento del tratto Caltanissetta-Pirato in modo da evitare i gravi inconvenienti del passato;

2°) a predisporre un piano di finanziamento per l'esecuzione del tratto ferroviario

Regalbuto-Nicosia-Fiumetorto, in parte già progettato, in modo da risolvere finalmente tutto il problema di un organico collegamento tra l'est e l'ovest dell'isola e dare una importante arteria alle zone di Nicosia e delle Madonie, oggi completamente isolate ».

L'onorevole Salvatore Russo ha facoltà di svolgerlo.

RUSSO SALVATORE. Dopo la seconda guerra mondiale si è presentato il problema di ammodernare la ferrovia che congiunge Catania con Palermo, specialmente nella parte centrale dove vi sono forti pendenze, curve poco ampie, terreno franoso. Siccome nel frattempo si era predisposto un piano regolatore che prevedeva entro 10 anni la costruzione di una linea ferrata che congiungesse Catania con Palermo e con Trapani, allora si decise di tralasciare questo ammodernamento, dovendosi trasferire tutto l'interesse dell'amministrazione nella costruzione di questa nuova linea.

Ho paura dei piani decennali, perché vanno a finire sempre male. Così questo piano decennale per le ferrovie siciliane dopo uno o due anni fu completamente abbandonato. Nel 1952 la ferrovia Catania-Palermo che doveva arrivare a Palermo e a Trapani si è fermata a Regalbuto e non è andata più avanti, malgrado che molti parlamentari democristiani siano stati eletti facendo quella promessa.

Mi dispiace che non sia presente l'onorevole Mattarella, che venne ad annunciare al popolo festante questa ferrovia Catania-Palermo, via Nicosia e Polizzi. Non solo, ma tre anni fa in occasione delle elezioni regionali si stanziarono 13 milioni per fare rilievi aerei, ciò che doveva precedere di poco l'esecuzione della ferrovia. Ma poi non se ne fece più nulla. Con questo pretesto: che siccome fra qualche mese o qualche anno si doveva costruire l'autostrada Palermo-Catania, questa linea ferroviaria era quasi inutile.

La conclusione quale è? L'autostrada è sulla carta. Il ministro Togni ha detto chiaramente che non intende finanziarla. Quindi non si fa. Così la ferrovia Palermo-Catania, via Nicosia, non si fa: almeno fino a questo momento il Governo non ha dimostrato di voler mantenere l'impegno; e non si ammodernano neppure quel tratto della linea Caltanissetta-Pirato, dove ogni anno, durante l'inverno, si verificano interruzioni a causa delle frane, che ritardano di uno o di due ore il viaggio da Caltanissetta a Catania.

Questa è, signor ministro, la situazione.

Da noi si dice che oggi si tende a mortificare la Sicilia in tutti i settori: si è arrivati al punto che si doveva provvedere al raddoppio di 30 chilometri di binario fra Termini e Palermo, ma, giunta a metà percorso, l'attuazione del doppio binario è stata sospesa: si è arrivati ad Altavilla e non si è proseguita l'opera fino a Palermo.

Con il mio ordine del giorno chiedo che si provveda finalmente a dare un tracciato più moderno a questo tratto di linea, in modo da evitare le zone franose, quelle di maggiore pendenza, per le linee che già esistono; e si chiede anche di predisporre un piano di attuazione della linea Catania-Palermo, che attraversi la zona delle Madonie, la zona di Nicosia, trattandosi di una zona che oggi è completamente tagliata fuori dalle comunicazioni ferroviarie.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Nanni e Degli Esposti:

« La Camera,

constatato che non sono ancora stati ripristinati gli ascensori a servizio della stazione delle Precedenze sulla direttissima Bologna-Firenze, per cui parecchie centinaia di cittadini, particolarmente lavoratori occupati a Bologna ed a Prato, sono costretti a percorrere giornalmente con gravissimo disagio, fra discesa e salita, ben 3.600 gradini per utilizzare detta stazione che è l'unico sicuro mezzo di comunicazione della zona,

impegna il ministro dei trasporti a rimuovere con urgenza ogni eventuale ostacolo affinché entro il corrente anno abbiano inizio i lavori di ripristino degli ascensori, già promessi in data 27 luglio 1958 ».

L'onorevole Nanni ha facoltà di svolgerlo.

NANNI. Si tratta di una questione che da 13 anni mantiene in agitazione la popolazione che vive ed ha comunque la propria attività nei paesi situati attorno a Castiglione dei Pepoli, nella zona cioè più alta dell'Appennino tosco-emiliano.

In proposito, occorre ricordare che quando venne costruita la direttissima Bologna-Firenze, i cittadini di quelle località rivendicarono ed ottennero la stazione denominata delle Precedenze, situata a notevole profondità e collegata con la superficie mediante carrelli-ascensori e con una gradinata di ben 1800 gradini.

La rivendicazione era ben fondata. Infatti questa zona montana, priva assolutamente

di industrie, con una agricoltura povera ed estremamente frazionata, ha sempre vissuto giorni tristi, e quei lavoratori hanno veramente conosciuto la più nera miseria, tanto che la sola via che permetteva loro un'occupazione stagionale era quella dell'emigrazione, sia interna che estera.

La stazione delle Precedenze permise a tante centinaia di lavoratori e di cittadini di trovare occupazione, sia stabile che stagionale, nelle vicine città di Bologna, Prato e Firenze, e di questa realizzazione beneficiarono sia i giovani che gli anziani. Infatti quella stazione serve per gli studenti, che non trovano sul luogo alcun istituto superiore; per gli apprendisti, occupati presso gli artigiani posti nei centri di fondo valle; per le donne, occupate in qualità di domestiche presso le famiglie di città.

In una parola, pur senza ignorare i gravi e numerosi problemi che nella zona debbono essere risolti se si vuole che effettivamente la montagna rinasca ed offra una vita migliore alla sua gente, la stazione delle Precedenze è stata ed è elemento di progresso e di vita per una intera popolazione.

Senonché con gli eventi bellici i carrelli sono stati distrutti e a tutt'oggi, nonostante siano passati 13 anni e tanta propaganda si sia voluta fare sulle realizzazioni dei governi democristiani, non si sono ripristinati.

Le conseguenze sono facilmente immaginabili. Per ben tredici anni centinaia e centinaia di persone hanno dovuto ogni giorno percorrere a piedi, per scendere e salire dal pozzo « maledetto », come lo chiamano quei cittadini, 3.600 gradini.

Non è difficile capire lo sforzo fisico a cui sono stati sottoposti quei cittadini. Basti pensare che per lavorare otto ore, essi sono obbligati a passare fuori casa dalle tredici alle quattordici ore per giornata, fra il viaggio a piedi necessario per raggiungere la stazione ed ancora la distanza che separa il luogo di lavoro dalla stazione di arrivo.

Si potrebbe aggiungere che non tutti questi utenti sono uomini robusti e fisicamente sani. Vi sono fra loro invalidi di guerra e del lavoro, donne, anziani di entrambi i sessi e, ancor più, numerosi bambini a cui lo sforzo può essere assai nocivo.

Non si pensi che il problema venga sollevato solo ora. In tutti questi anni la popolazione interessata ha costantemente rivendicato il ripristino degli ascensori.

Numerose manifestazioni hanno avuto luogo, folte e unitarie delegazioni si sono re-

cate presso gli uffici delle ferrovie, le richieste documentate si sono susseguite senza sosta. In tutte queste iniziative vi è stata la più ampia unità fra i cittadini, i tecnici, i medici, le autorità locali, i quali di fronte all'importante problema hanno saputo superare le differenze ideologiche nell'interesse esclusivo della collettività.

Ma ci si è sempre scontrati con la più gretta incomprendimento da parte delle autorità centrali. Con un pretesto o con l'altro si è sempre differita la soluzione del problema, senza rendersi conto (oppure volutamente, stando alle nuove teorie che in fatto di politica economica per la montagna vanno prendendo piede, sostenute appunto da uomini di Governo e del partito di maggioranza, secondo cui bisognerebbe aiutare la montagna a spopolarsi, anziché assumere provvedimenti capaci di fermare il triste fenomeno dell'esodo in massa, attualmente in atto), che la mancata soluzione di quel problema avrebbe appunto determinato la morte economica di tutta la zona.

Poi è venuta, in data 27 luglio scorso, grazie ancora una volta alla lotta condotta dai lavoratori, una promessa da parte dell'attuale onorevole ministro. Una promessa generica in verità, che ha più il sapore di un atto propagandistico che di decisione vera e propria, anche perché il modo con cui essa è stata comunicata non dà eccessive garanzie. Infatti, si è voluto seguire ancora una volta l'abusato sistema di far credere che tutto viene svolto all'interno del partito democristiano, per merito dei suoi uomini più in vista, mentre gli uffici competenti restano all'oscuro di tutto.

Pare inoltre che l'onorevole ministro intenda guadagnare tempo rimandando ancora l'inizio dei lavori e nel contempo egli penserebbe di risolvere il problema istituendo, in accordo con aziende private, corse di *pullman* per il collegamento con le varie località.

Tale soluzione, onorevole ministro, è da respingere senza indugio. Infatti noi ci troviamo in una zona di alta montagna ove l'inclemenza invernale si fa fortemente sentire, tanto che per le strade molto spesso vi sono interruzioni a causa della neve, delle frane e di altri ostacoli specialmente, nelle strade che collegano le frazioni e le borgate con la provinciale e con la stazione.

Perciò noi chiediamo che l'onorevole ministro provveda entro l'anno in corso a dare inizio ai lavori di ricostruzione degli ascensori nella stazione delle Precedenze.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavaliere ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo

a predisporre provvedimenti per un migliore assetto e per il completamento della ferrovia garganica, che, attualmente, per la lentezza e la scarsità delle corse giornaliere, nonché per l'insufficienza dei convogli e l'infelice tracciato in alcuni tratti, non risponde alle esigenze della popolazione garganica ed è di ostacolo all'incremento del turismo ».

Ha facoltà di svolgerlo.

CAVALIERE. Le vicende della ferrovia garganica sono purtroppo tristi. Ricorderò che, per ricostruire il ponte sul Varano, crollato in seguito ad una alluvione, furono necessari quasi due anni. Un fatto del genere non si è verificato in nessun'altra parte d'Italia. Finalmente, la ferrovia ha ripreso a funzionare, ma, senza voler fare un addebito alla società concessionaria, è rimasta allo stato primordiale: convogli scarsissimi, carrozze in condizioni pietose, numero limitatissimo di corse giornaliere e per coprire la distanza di circa cento chilometri da Foggia a Calenella occorrono circa tre ore. Eppure, è l'unica strada ferrata che congiunge tanti paesi del Gargano, questo povero Gargano che è una zona veramente depressa, del quale tanto si è parlato e se ne parla ancora oggi, con numerose promesse e pochi fatti.

Col mio ordine del giorno, chiedo che si predispongano provvedimenti, perché la ferrovia in queste condizioni non può più andare avanti. Il Gargano ha una risorsa che potrebbe veramente modificare il volto, cioè il turismo, attirato dalla bellezza incomparabile di quei luoghi. Ebbene, e che cosa offriamo noi ai turisti che vogliono raggiungere la riviera garganica? Vi è una strada assolutamente insufficiente, dal tracciato un po' disgraziato, e questa ferrovia che non serve allo scopo, sia perché mancano le corse, sia perché il percorso viene coperto in un tempo eccezionalmente rilevante. Si parla da tanto tempo del completamento della ferrovia garganica per farla arrivare fino a Vieste, ma mai si è dato inizio ai lavori. Occorrerebbe inoltre spostare il tracciato per lo meno nella zona dell'intera riviera, da Rodi Garganico sino a San Menaio, perché, a parte il fatto che il panorama viene deturpato, la presenza di quei binari costituisce un grave pericolo per la circolazione.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

Voglio sperare, signor ministro, che si provveda a queste necessità del Gargano e che si dia inizio all'opera di completamento della ferrovia e ammodernamento degli impianti.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Geffer Wondrich e De Micheli Vitturi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato:

che con l'articolo 12 della legge 26 marzo 1955, n. 173, fu autorizzata la spesa di tre miliardi per la elettrificazione ed il raddoppio dei binari della linea Trieste-Venezia;

che i fondi relativi sono disponibili con il ricavo del prestito a Trieste;

che, ciò nonostante, non è stato posto mano al raddoppio dei binari, mentre si procede alla elettrificazione della linea,

invita il Governo

alla pronta attuazione dell'opera prevista dalla legge n. 173 ».

L'onorevole Geffer Wondrich ha facoltà di ché si attingono al prestito Trieste che nel novembre 1954 dette un gettito di 32 miliardi. svolgerlo.

GEFFER WONDRIK. Con il mio ordine del giorno chiedo che il Governo dia pronta attuazione all'opera del raddoppio della ferrovia Venezia-Trieste. Infatti, con l'articolo 12 della legge 26 marzo 1955, n. 173, fu autorizzata la spesa di tre miliardi per la elettrificazione e il raddoppio dei binari della linea Venezia-Trieste. I fondi sono disponibili per-

È stata posta mano alla elettrificazione e non al raddoppio dei binari; non si chiede, quindi, altro che l'adempimento di una precisa disposizione di legge che è stata votata dal Parlamento. È bene si sappia, o meglio si ricordi, che la sede della ferrovia esisteva già, in quanto la ferrovia Trieste-Venezia era su doppio binario sino alla guerra; nel 1944-45 i tedeschi asportarono circa 80 chilometri di binario tra Cervignano e Quarto d'Altino. Buona parte del percorso esisteva ancora, il ponte sull'Isonzo è stato ricostruito e non si vede perché si debba tenere Trieste ancora più distante di quanto non sia in effetti.

Il percorso dei treni normali da Trieste a Venezia è di circa due ore e mezzo, ma l'orario non viene rispettato. Percorro frequentemente questa linea, anzi proprio ieri mattina sono partito da Trieste alle 8,10 giungendo a Mestre con 22 minuti di ritardo sull'orario previsto. Il motivo di questo ritardo è da ricercarsi nel fatto che il treno deve fermarsi durante il

percorso in attesa delle coincidenze, specialmente a Latisana, a Quarto d'Altino o in altre piccole stazioni.

È indispensabile, quindi, provvedere in merito, e mi pare di essere nel giusto in quanto non si chiede un'opera nuova, ma il ripristino di un'opera già prevista in una disposizione di legge tassativamente indicata nell'articolo 12.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Giuseppe Angelini, Schiavelli, Brodolini, Calvaresi, Enzo Santarelli ed Ezio Santarelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che si rende urgente il ripristino del tronco ferroviario Pergola-Fermignano, danneggiato dall'ultima guerra e non ancora riattivato, allo scopo di completare la linea Fabriano-Urbino, anche in relazione all'esigenza di sollevare dal crescente stato di depressione una vasta zona, colpita negli ultimi anni dallo impoverimento e spopolamento della montagna e da massicci licenziamenti nel settore industriale;

considerato altresì che le ripetute dichiarazioni orali e scritte rese in Parlamento ed ai sindaci interessati dall'onorevole ministro dei trasporti confermano l'indubbia importanza della linea in questione,

invita il Governo

a voler procedere, nel corso di 2 o 3 annualità, ed al più presto possibile, al completamento della linea Fabriano-Urbino mediante il ripristino del tronco Pergola-Fermignano. ».

L'onorevole Giuseppe Angelini ha facoltà di svolgerlo.

ANGELINI GIUSEPPE. Il contenuto dell'ordine del giorno ricorda da vicino quello di due altri analoghi presentati da colleghi di mia parte al Senato nel 1956 e nel 1957, in occasione della discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti.

In quelle circostanze l'onorevole ministro Angelini ebbe a dichiarare che accettava come raccomandazione quegli ordini del giorno e prendeva formale impegno « di studiare il modo di reperire i mezzi finanziari necessari, anche in considerazione dell'indubbia importanza della linea in questione ».

Gli impegni assunti in sede parlamentare furono ribaditi in colloqui ed in corrispondenze anche recentissime svoltesi con i sindaci dei comuni interessati. Senonché gli anni passano, le promesse si rinnovano, ma ciò che non si rinnova è proprio l'oggetto delle nume-

rose assicurazioni date dal ministro, cioè il tronco ferroviario Pergola-Fermignano, la cui ricostruzione completerebbe la linea Urbino-Fabriano, saldando i due tronchi Urbino-Fermignano e Pergola-Fabriano attualmente in esercizio.

Certo che dopo aver ascoltato e letto tanti riconoscimenti dell'onorevole ministro sulla importanza di questa linea ferroviaria, dopo che funzionari della sua segreteria particolare ebbero circa un mese fa ad assicurare al sindaco di Pergola che il ripristino della Pergola-Fermignano era da considerarsi sicuro, siamo rimasti profondamente sorpresi nel constatare che nelle previsioni dell'esercizio 1958-59 la soluzione del problema che trattiamo è ancora una volta completamente ignorata. Ancora una volta, cioè, pare ci si voglia prendere beffa delle aspirazioni e delle esigenze delle popolazioni marchigiane, verso le quali tutti, specie nelle viglie elettorali, sono così prodighi di promesse e di assicurazioni.

La zona interessata dalla ferrovia Urbino-Fabriano comprende ben 26 comuni della provincia di Pesaro con una popolazione di 170 mila abitanti, oltre a numerosi altri comuni della provincia di Ancona, tra cui Fabriano, Arcevia e Sassoferrato. Questa zona ha visto negli ultimi anni decadere le attività agricole, industriali e commerciali soprattutto a causa dell'impoverimento e dello spopolamento della montagna e dei massicci licenziamenti effettuati nell'industria zolfifera.

Si tratta, quindi, di aiutare una plaga particolarmente depressa di una regione economicamente depressa come le Marche, proprio per « sanare e limitare quegli squilibri dannosi » di cui parla l'onorevole Colasanto nella sua relazione e facilitare, sempre per dirla con l'onorevole Colasanto, « il movimento di tutte le persone allo scopo di agevolare la formazione culturale e professionale, anche sotto la forma di svago turistico ».

Queste espressioni calzano perfettamente con le caratteristiche della linea Urbino-Fabriano, in quanto essa, una volta completata, servirebbe a collegare un centro di studi come Urbino, la cui università è frequentata da 5 mila studenti, con una zona che va da Cagli a Pergola a Sassoferrato ad Arcevia e a Fabriano, zona che prima della guerra aveva, grazie alla ferrovia, la possibilità di far accedere alle scuole superiori i giovani appartenenti ai ceti meno abbienti.

Urbino, centro turistico internazionale, vedrebbe accorciato il proprio collegamento ferroviario con Roma di ben 71 chilometri; la stessa cosa in misura più o meno notevole si

verificherebbe per Fossombrone, Fermignano, Acqualagna, Cagli ed altri comuni della montagna attualmente serviti da autolinee che a causa dello scomodo collegamento stradale sono inadatte ed insufficienti e che nel periodo invernale restano spesso bloccate dalla neve.

Dobbiamo darle atto, onorevole ministro, di aver riconosciuto la validità di queste ragioni. Ma ciò non basta: occorre reperire veramente i mezzi necessari al finanziamento dell'opera, occorre dissipare il dubbio, che a lungo andare diventerebbe sempre più fondato, che anche in questo caso a danno delle esigenze delle popolazioni e contro la ferrovia giochino un ruolo determinante gli interessi privatistici dei concessionari di autolinee.

Date le caratteristiche della zona, che non facilmente si presta ad un adeguato miglioramento della sede stradale e meno ancora alla costruzione di un'autostrada a causa delle gole del Petrano e del Catria, la ferrovia costituisce un insostituibile mezzo di trasporto sia per i passeggeri che per le merci.

Di fronte a tante ragioni valide, ogni indugio va rotto; le difficoltà finanziarie, onorevole ministro, devono essere superate.

È già stato ricordato in altra sede che la spesa per la ricostruzione della Pergola-Fermignano può essere contenuta in una somma inferiore ai 2 miliardi ove si rinunciassero alla costruzione di modernissime stazioni, ripiegando su fabbricati di modesta entità.

Inoltre già oggi è notevole ed in continuo aumento il flusso dei viaggiatori; la saldatura della Urbino-Fabriano nel tratto centrale avrà le più favorevoli ripercussioni sulla gestione economica della linea.

Per tutti questi motivi riteniamo che ella, onorevole ministro, vorrà prendere un impegno certo e definitivo quale è indicato nell'ordine del giorno presentato da noi e dai colleghi socialisti perché il problema venga risolto possibilmente a partire dall'esercizio 1958-59, realizzando una delle più sentite aspirazioni dei sindaci e delle popolazioni interessate.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Villa Ruggero, Filippo Guerrieri, Scarascia e Semeraro hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

sempre sensibile nei confronti di coloro che hanno ben meritato dalla patria;

considerato che, nella passata legislatura, il ministro dei trasporti del tempo ebbe a manifestare il gradimento del Governo ad una iniziativa parlamentare intesa al ripristino delle agevolazioni ferroviarie ammesse

dal Governo fin dal 1924 e consistenti nell'assegnazione di un compartimento riservato alla scorta delle bandiere e dei gonfaloni delle città decorate di medaglia d'oro al valor militare in occasione di viaggi per manifestazioni a carattere nazionale ed alla concessione di un modesto numero di biglietti gratuiti e semigratuiti a favore di congiunti di medaglie d'oro al valor militare e ciò a seguito dell'emanazione della legge 21 novembre 1955, n. 1108, che ha disciplinato *ex novo* tutte le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato,

fa voti

perché il Governo si faccia promotore di un provvedimento inteso a ripristinare le sopresse agevolazioni ferroviarie ».

GUERRIERI FILIPPO. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUERRIERI FILIPPO. Ciò che chiediamo con questo ordine del giorno è già concesso indubbiamente in cuor suo dall'onorevole ministro. Come potrà dire di no? Si tratta di una questione finanziaria direi non di poco, ma di nessun rilievo anche per il ministero dei trasporti, mentre ha una somma rilevanza di ordine morale.

Nel 1924 il governo del tempo questo fece e molto bene: concesse che le scorte ai gonfaloni delle città decorate di medaglia d'oro al valor militare quando erano in viaggio per feste nazionali avessero uno scompartimento proprio; e concesse ancor questo — e fece ancora bene —: che le famiglie dei caduti decorati di medaglie d'oro avessero esse pure la possibilità di qualche biglietto gratuito e di qualche altro semigratuito. Fu questa duplice concessione approvata allora — dico allora — da tutti, riscuotendo la gratitudine delle città e delle famiglie dei caduti interessati. Poichè si trattava di una cosa buona nessuno in seguito pensò ad abolirla. Ma purtroppo questo avvenne nel 1955, quando si sarebbe semmai atteso un maggior riconoscimento del valore di coloro che avevano combattuto in guerra e che si erano distinti, città e uomini. Ebbene, meritando la massima onorificenza al valor militare per il loro comportamento eroico, la legge del novembre del 1955, onorevole ministro, non parla più di queste concessioni. Negligenza? Cosa deplorabilissima una dimenticanza di questo genere. Non negligenza, ma questione finanziaria? Ancora più deplorabile: non si doveva, vivaddio, cercare di risparmiare qualche piccola somma facendo economia proprio in

questo settore. C'erano ed eventualmente anche oggi ci sono settori dove si può fare, occorrendo, qualche risparmio compensativo.

Noi vi chiediamo oggi che siano ripristinate queste concessioni. Proprio noi dovremmo dimenticarle in questo momento in cui vogliamo rievocare — ed è giusto e doveroso farlo — tutti gli eroismi compiuti dalla nostra gente in tutte le guerre? E dovremmo dimenticarle, aggiungo, proprio quest'anno in cui cade il quarantesimo anniversario della fine vittoriosa della prima guerra mondiale, anniversario che tutti possiamo festeggiare con animo commosso?

Onorevole ministro, ho detto in principio che ella non potrà dire di no; chi conosce il suo cuore, la sua anima, chi non dimentica l'uomo che noi abbiamo conosciuto nei nostri verdi anni, passati troppo presto, sa che ella ha già detto di sì. Non vi possono essere ragioni finanziarie per opporsi: pensate, onorevoli colleghi, cosa può rappresentare per un bilancio così notevole come quello dei trasporti il ripristino delle predette concessioni. Trattasi di riservare uno scompartimento per le scorte ai gonfaloni delle città decorate di medaglia d'oro che non sono molte, come molte non sono le adunate di carattere nazionale che richiedono la loro presenza: e ciò osservo con rammarico, perché il sentimento patrio del paese vorrebbe che manifestazioni del genere si svolgessero assai più numerose.

Parimenti per ciò che concerne il rilascio di biglietti ferroviari gratuiti e semigratuiti ai famigliari dei caduti insigniti di medaglia d'oro al valor militare. Vuol essere un doveroso atto di riconoscimento morale e di gratitudine, dal quale esula ogni valutazione di carattere economico e che non può essere subordinato o condizionato, appunto per il suo significato altissimo, a nessuna considerazione di bilancio, verso le madri, le spose, i figli dei nostri migliori eroi che hanno donato la vita sui campi di battaglia per la nostra indipendenza e libertà. Terminò, onorevole ministro, ringraziandola fin d'ora del suo indubbio assenso all'accoglimento del nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Aurelio Curti, Sabatini, Sarti, Aldo Amadeo e Donat-Cattin:

« La Camera,

considerato che la situazione tecnica delle comunicazioni ferroviarie del Piemonte e di parte della Liguria e della Lombardia è gravemente arretrata rispetto al livello medio della rete ferroviaria italiana;

constatato che tale arretratezza è dovuta al fatto che le sopraddette linee di comunicazione sono quelle di più vecchia costruzione.

invita il Governo:

a predisporre un piano organico per l'ammodernamento degli impianti concernenti le anzidette regioni, da consentire la graduale eliminazione della corrente alternata e la sostituzione di essa con la corrente continua, nonché il miglioramento dei collegamenti ferroviari con la Francia e l'elettrificazione della Torino-Milano;

a considerare che l'eventuale impiego di locomotori *Diesel* elettrici costituisce un provvedimento di alleviamento contingente non potendo rappresentare una soluzione definitiva se non con l'introduzione sistematica dei mezzi *Diesel* elettrici su tutta la rete ferroviaria italiana ».

L'onorevole Aurelio Curti ha facoltà di svolgerlo.

CURTI AURELIO. Parrebbe strano, di fronte a tante esigenze di zone depresse economicamente e geograficamente, introdurre un ordine del giorno richiedente benefici verso intere regioni dell'Italia settentrionale: Piemonte, Liguria, Lombardia. La realtà è che non per una linea, non per un tratto, ma per tutta una rete ferroviaria, le condizioni degli impianti, e del sistema di trazione sono assolutamente arretrate.

Sono le più vecchie ferrovie del nostro Stato, rimaste in condizioni veramente deprecabili. Quando per congiungersi con il resto dell'Italia si vede, uscendo fuori da queste regioni, cambiare i locomotori perché la corrente alternata con i doppi fili in aria, sull'unica rete, diventa ad unico filo a corrente continua, con tutte le lentezze relative, e quando i locomotori vecchi non vengono sostituiti perché è mutato il sistema di trazione, ella sa cosa vuol dire, onorevole ministro.

Chiediamo pertanto che il Governo dia il proprio assenso ad un piano organico graduale. Sappiamo che si tratta di decine e decine di miliardi, ma gradualmente si può e si deve avviare la condizione della trazione di queste zone al livello del resto d'Italia. Si miglioreranno in tal modo le nostre comunicazioni verso la Francia, verso la Liguria ed anche il collegamento tra Torino e Milano, che rappresenta una dorsale importantissima verso zone di lavoro pulsante.

Diciamo anche che l'eventuale impiego dei *Diesel* elettrici deve essere visto tecnicamente soltanto come un alleviamento e non come

una soluzione permanente, a meno che l'impiego dei *Diesel* non vada a generalizzarsi nella rete italiana, per cui non sia soltanto un palliativo, ma un sistema; in caso contrario non potrà mai rappresentare una soluzione completa.

Noi rivolgiamo questo appello non per la comodità delle nostre popolazioni, ma per far sì che le nostre condizioni di lavoro possano veramente rendere il massimo che ad esse viene giustamente richiesto, anche a favore dello sviluppo delle zone maggiormente depresse.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Delfino e Servello:

« La Camera,

ritenuto che la sistemazione degli impianti ferroviari della città di Pescara è una esigenza inderogabile allo snellimento del traffico nazionale attualmente bloccato per otto ore al giorno da tre passaggi a livello sulle importanti arterie della Tiburtina-Valeria e della Nazionale-Adriatica;

preso atto che è stata concordata e sottoscritta una soluzione tecnica del problema tra il comune di Pescara e l'Amministrazione ferroviaria,

invita il Governo

a porre in opera nel più breve tempo possibile tale soluzione al fine di risolvere un problema di interesse fondamentale per la circolazione nazionale ».

L'onorevole Delfino ha facoltà di svolgerlo.

DELFINO. Il 31 marzo 1957 il ministro dei trasporti onorevole Angelini in un discorso tenuto a Pescara affermò: « Intendo assicurarvi che il mio ministero nulla trascurerà per liberare Pescara nel più breve tempo dai vincoli che frenano oggi la sua espansione urbanistica e che intralciano seriamente il traffico ». Con questa sua affermazione si superò un punto morto; si aprì il cuore dei cittadini di Pescara e non solo di Pescara alla speranza della soluzione di un problema arenatosi nella incomprendenza e nella polemica annosa e improduttiva.

Finalmente il ministro dei trasporti aveva riconosciuto un interesse nazionale e non solo urbanistico nella sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara. Aveva riconosciuto che il problema non interessava solo il traffico locale, indubbiamente rilevante perché rapportato ad una città che si avvia a grandi passi verso i centomila abitanti, ma ad esso doveva aggiungersi quello infinitamente più considerevole della statale adriatica che inizia

dalle Puglie e finisce al nord d'Italia e quello della Tiburtina Valeria che proviene da Napoli e da Roma e sfocia proprio nell'interno abitato per immettersi sull'adriatica. Aveva così ammesso che non è vero che la situazione di Pescara sia identica a quella di molte città costiere. Altrove si verifica l'inconveniente, indubbiamente grave, dall'attraversamento longitudinale dei centri abitati tanto dalla linea ferroviaria che da quella stradale dello Stato, ma l'intersecamento di esse avviene molto a nord e molto a sud delle stazioni, per cui l'interruzione del traffico per la chiusura dei passaggi a livello è limitata al tempo necessario al transito dei treni. A Pescara invece la strada e i binari si incrociano tre volte nell'area urbana a poco più di un centinaio di metri dalle stazioni centrali, di Porta Nuova e della Pineta, rendendo obbligatoria, per più di 8 ore nelle 24, la chiusura dei passaggi a livello, oltre che per il transito dei treni, anche e soprattutto per le manovre di stazione.

Per questi motivi, mentre il problema che nasce in numerose città costiere si pone in termini urbanistici locali, quello di Pescara, per i suoi più gravi e cospicui riflessi sull'economia della nazione, va considerato a sé e come tale affrontato e risolto. Tanto è vero che cinque o sei anni fa i parlamentari calabresi promossero un'azione intesa a sollecitare la creazione di una congiungente rapida tra il sud d'Italia e l'Europa centrale, non potendosi ritenere tale l'attuale arteria stradale litoranea, proprio per i numerosi impedimenti che la linea ferrata frappone allo svolgimento del traffico.

Del resto, nel 1948 anche il ministro dei trasporti del tempo, onorevole Corbellini, accettava e faceva proprio uno dei tanti progetti presentati, ritenendolo eccellente dal punto di vista tecnico ed economico. Faceva solo riserva sul tempo della realizzazione dell'opera, ma pacificamente accettava che i finanziamenti fossero a carico del Ministero dei trasporti. Quel progetto, che importava un onere finanziario di poco più di 4 miliardi, fu completamente rielaborato in numerose planimetrie da tecnici del Ministero dei trasporti e tenuto in evidenza, in attesa che fossero reperiti i fondi per la sua realizzazione. Ed era tanto convinto il ministro Corbellini della necessità dell'opera, che circa 120 milioni di lavori appaltati per sistemazioni urgenti in sito furono ridotti a meno di una ventina di milioni per evitare inutili spese, in considerazione che gli impianti, secondo il progetto, dovevano essere sposati. Due fab-

bricati per alloggi dei ferrovieri, già in fase di esecuzione, furono eliminati e costruiti altrove, in quanto avrebbero impedito la rettificazione del vialone Montesilvano-Pescara, contrariamente a quanto previsto dal progetto.

Ma l'atteggiamento del Ministero dei trasporti doveva inopinatamente modificarsi, forse in seguito ai risultati delle elezioni amministrative del 1948. La questione da quel momento restò completamente bloccata. Il Ministero dei trasporti, che aveva accettato con entusiasmo un razionale progetto e impegnato propri tecnici per oltre due mesi alla sua rielaborazione, che non aveva mai tirato fuori la questione degli interventi finanziari, di colpo viene fuori, caduto Corbellini, con una sbalorditiva novità: l'Amministrazione ferroviaria avrebbe concorso solo con 300 milioni per la ricostruzione degli impianti *in loco* distrutti dalla guerra e per la sistemazione di alcuni servizi indispensabili; per il resto (3 miliardi e 700 milioni circa), avrebbe dovuto pensare il comune di Pescara. Come dire che della sistemazione prevista non si sarebbe più parlato, data l'impossibilità per il comune di reperire una somma così cospicua.

Invano fu ricordato che Pescara aveva avuto il 76 per cento dei suoi fabbricati distrutti dalla guerra, proprio per la sua posizione geografica e per l'importanza del suo nodo ferroviario; invano fu fatto notare al nuovo ministro dei trasporti che, offrendo a titolo di elemosina 300 milioni, non solo oltraggiava la città di Pescara, alla quale si voleva riservare un trattamento discriminato di fronte a quanto si era fatto e si faceva altrove, ma dimostrava in modo lampante di non conoscere, o di fingere di non conoscere, le reali esigenze del servizio ferroviario costiero che si articolava da Pescara, longitudinalmente, verso nord e verso sud e, trasversalmente, verso Roma e Napoli.

Infatti, l'amministrazione ferroviaria avrebbe dovuto, dopo la guerra, non solo provvedere alla ricostruzione di quanto era stato polverizzato dalle bombe, ma rifare di sana pianta — e non rabberciare — impianti e servizi ormai logori dall'uso, sistemando e ampliando il fabbricato viaggiatori in proporzione dell'incremento demografico della città e dell'esercizio; sistemare i magazzini merci a grande e piccola velocità con i relativi piani caricatori coperti e scoperti e di trasbordo; sistemare l'intero deposito locomotive che presto sarebbe divenuto anche deposito locomotori, e ciò perché alcuni edifici erano ancora in legno e minacciavano di crollare addosso al personale (adesso pare che stiano addirittura

tura scomparendo anche questi); sistemare la squadra di rialzo dei marciapiedi interni e relative pensiline interne ed esterne; sistemare le fognature per evitare l'allagamento periodico anche in occasione di piccole piogge; sistemare i binari e relativi scambi che erano in preoccupanti condizioni; e ciò senza nemmeno accennare alla questione estetica, che pure doveva imporsi per non mantenere Pescara in una condizione di inferiorità rispetto a tutte le altre città che miglioramenti del genere avevano avuto, e senza tener conto dei passaggi a livello che, a detta dei ministri che si sono succeduti al dicastero dei trasporti, avrebbero dovuto finalmente risolvere l'esigenza dell'autonomia del binario e della strada.

Tutta questa mole di lavori avrebbe importato una spesa non di 300 milioni, come si pretendeva, ma di oltre un miliardo, ed invano fu sperato, per circa un decennio, che il Ministero dei trasporti considerasse l'opportunità di una sistemazione radicale, contenendo le proprie esigenze con quelle della città di Pescara attraverso un leale, coraggioso e doveroso dialogo. Al contrario, venne fuori la questione urbanistica che, come abbiamo visto, non poteva riguardare affatto Pescara.

Si doveva arrivare ai risultati delle elezioni amministrative del 1956 perché si vedesse finalmente modificato l'atteggiamento del Ministero dei trasporti nei confronti della questione ferroviaria di Pescara. Questa volta, il maggiore esponente abruzzese del partito di maggioranza, cioè l'onorevole Spataro, avvertiva (o qualcuno gli faceva avvertire) che non si sarebbe potuto mai togliere l'amministrazione della cosa pubblica dalle mani dei socialcomunisti senza sbloccare la questione ferroviaria. Pertanto, uscendo dal suo decennale mutismo sull'argomento, nel corso della campagna elettorale, si affrettava a convalidare quanto il futuro sindaco di Pescara andava già dicendo sulle piazze e cioè che, fra i tanti problemi da risolvere, il suo partito poneva al primo posto quello ferroviario.

Le elezioni, come è noto, ebbero risultato positivo nel senso che i socialcomunisti furono battuti e l'amministrazione passò nelle mani della democrazia cristiana, con la disinteressata collaborazione delle destre.

Nasceva ora, pertanto, la necessità di dar seguito concreto alle promesse, e si pervenne così alla manifestazione del 31 marzo 1957, nel corso della quale i ministri Angelini e Campilli e il sindaco di Pescara si trovarono d'accordo sul fatto che il problema ferroviario

di Pescara, incidendo negativamente sui traffici litoranei, e quindi sull'economia del paese, diveniva problema di interesse nazionale e come tale doveva essere risolto con il concorso finanziario dell'amministrazione dei trasporti, del Ministero dei lavori pubblici e della Cassa per il mezzogiorno.

Il ministro Angelini pubblicamente affermava: « Mi rendo conto dello stato d'animo di tutti i cittadini di Pescara e del grave danno che produce questa situazione. Anzi vorrei fin da oggi fissare una data se lo potessi, ma mi riservo di farlo non appena possibile e — voglio sperare — a breve scadenza ».

Il punto morto era superato. Diciotto mesi sono trascorsi e non si può dire che il tempo sia trascorso inutilmente. Nel corso della redazione del nuovo piano regolatore, trattative importanti sono state condotte dal comune di Pescara con i tecnici e funzionari delle ferrovie. È stato raggiunto un accordo che ripropone nelle linee sostanziali il progetto che prevedeva un breve arretramento del caseggiato di stazione e la sopraelevazione del piano di corsa con sottopassaggi in corrispondenza delle più importanti trasversali della città, la cui spesa torna alle proporzioni completamente previste di circa 4 miliardi e mezzo.

Non si comprende ora perché si attende ancora per rendere esecutivo l'accordo, sebbene non manchino favorevoli premesse, dato che il piano regolatore di Pescara, con l'accordo siglato tra l'amministrazione comunale e quella ferroviaria, è stato praticamente approvato anche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e credo che manchi solamente un ultimo parere del Consiglio di Stato, e tenuto anche conto che la Camera e il Senato hanno approvato la proroga della legge sulla Cassa per il mezzogiorno, con conseguente erogazione degli altri miliardi attesi dal ministro Campilli, facendo verificare la condizione posta da lui per il concorso finanziario della Cassa per il mezzogiorno nell'opera che « dovrà dare — secondo le sue stesse parole — impulso decisivo all'incremento meridionale », ribadendo il concetto espresso dal ministro Angelini a Pescara, nella stessa manifestazione del 31 marzo 1957, che « i trasporti hanno oggi assunto il ruolo di catalizzatori di tutti gli sforzi produttivi del paese ed aprono la via del processo non soltanto tecnico ed economico, quanto sociale ».

Ma il finanziamento dell'opera non dovrebbe poi essere di difficile soluzione, ove si tenga conto di taluni fondamentali dati obiettivi, riferiti alla situazione di impianti fer-

roviari che risolverebbero un problema che non è solo di Pescara, ma dell'intero traffico costiero adriatico.

Occorrerà anzitutto stabilire i gradi dei diversi interventi finanziari e, nella graduatoria, non vi è dubbio che il Ministero dei trasporti è quello che deve concorrere nella maggiore misura, trovandosi a Pescara con impianti la cui ossatura risale al 1888 (stazione senza sottopassaggi, che non permette di ricevere due treni contemporaneamente), dovendo provvedere all'ampliamento del fabbricato viaggiatori, al rifacimento, ammodernamento e sistemazione di tutti i servizi, per cui la spesa complessiva, secondo un calcolo prudente, non può essere inferiore al miliardo e 200 milioni.

Vi sono poi le economie realizzabili per la soppressione e il presenziamento dei passaggi a livello, le quali darebbero un utile, in 50 anni (limite entro il quale vengono contenuti i criteri amministrativi delle ferrovie dello Stato) di 210 milioni; per affitti di negozi da ricavarsi nella parte terranea del fabbricato viaggiatori, come fatto per Roma, si avrebbe un utile di almeno 600 milioni (sempre nel cinquantennio); per la vendita delle aree fabbricabili di recupero risultanti dalla soppressione dei binari in Pescara centrale, oltre un miliardo; dai contributi di miglitoria (a corpo) si può calcolare un provento di circa 300 milioni.

Sicché complessivamente si avrebbe una disponibilità di 3 miliardi e 310 milioni e mancherebbero al completamento della somma occorrente un miliardo e 200 milioni.

Questa differenza dovrebbe essere ripartita tra la Cassa per il mezzogiorno, il Ministero dei lavori pubblici e lo stesso Ministero dei trasporti, che verrebbe ad avere la migliore ricostruzione possibile degli impianti, la quale deve essere pure riguardata come sommanente produttiva, sia dal punto di vista sociale, per l'assorbimento di notevole manovalanza disoccupata, sia economicamente, per l'acceleramento dei traffici costieri delle persone e delle merci.

Il mio ordine del giorno, onorevole ministro, lo interpreti come un invito a realizzare nel più breve tempo quanto lei stesso ha promesso e quanto da troppo tempo la popolazione di Pescara e dell'intero Abruzzo attende.

PRESIDENTE. L'onorevole Vito Scalia ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato lo stato di notevole abbandono in cui versa, sul piano tecnico, la ferrovia Circumetnea (Catania);

constatato che tale linea a scartamento ridotto congiunge ben ventuno comuni della provincia di Catania e permette a 180 mila abitanti il collegamento con il comune capoluogo;

ritenuto che per garantire l'esercizio occorre almeno che, in via di urgenza, si provveda:

a) all'approvvigionamento di tre automotrici ad aderenza totale e di un locomotore termico da trecento cavalli per servizio merci;

b) all'aumento dell'approvvigionamento di materiale di ricambio per automotrici Fiat e Ranieri di almeno un milione e mezzo al mese fino ad effettuare delle grandi riparazioni;

c) alla messa in opera delle rotaie nuove ora depositate lungo la linea ed all'approvvigionamento del ricambio annuale delle traverse (circa 14.000 all'anno) oltre che a quello di altre rotaie nuove da 27 metri lineari;

d) al completamento dell'attrezzatura delle officine secondo l'elenco del materiale già riconosciuto dal Ministero dei trasporti;

e) all'approvvigionamento di attrezzature per l'alzamento delle automotrici e degli autobus,

impegna il Governo

a provvedere, in via di urgenza, a tali indispensabili forniture ed approvvigionamenti ».

Ha facoltà di svolgerlo.

SCALIA. La ragione del mio breve intervento sarà quella di richiamare l'attenzione del ministro su una situazione veramente grave: mi riferisco alla situazione della ferrovia secondaria circumetnea di Catania.

Non avrei preso la parola se non fossi stato indotto da uno stato di grave agitazione che è precipitato proprio in questi giorni.

Come l'onorevole ministro saprà, tutti i dipendenti della ferrovia circumetnea hanno già attuato, proprio per le ragioni che brevemente dirò, due scioperi, e credo che le agitazioni si andranno intensificando, dato il persistere di un grave stato di malumore fra tutto il personale.

Perché si agita il personale? Evidentemente per lo stato di gravissimo abbandono e di deperimento organico giornaliero nel quale si trova la ferrovia circumetnea che serve ben 21 comuni e 180 mila abitanti. Lo stato della azienda è veramente pietoso e ciò nonostante gli interventi operati dal ministro. Desidero dare atto anzi onestamente all'onorevole ministro dei trasporti e al Ministero tutto che

numerose provvidenze sono state attuate, anche se purtroppo, da un punto di vista globale, si deve ammettere che la circumetnea compie ogni giorno un passo indietro. Per quanto riguarda il materiale rotabile, vi sono appena cinque automotrici termiche Fiat del tipo « littorina » fabbricate nel 1946, abbisognevole per altro di grandi riparazioni, e due automotrici Ranieri con rimorchiatore.

Vi è inoltre in dotazione una locomotiva a vapore il cui anno di fabbricazione risale al lontano 1886 ed è ovvio che essa sia di scarso rendimento. Ci sono infine 18 carri merci dei quali, per la verità, qualcuno fuori uso e qualcun altro poco utilizzato dato lo scarso servizio di merci che è andato sempre più assottigliandosi nel tempo. Senza contare infine un autocarro 642 con rimorchio per il servizio di merci e collettame. Questo per quanto riguarda il materiale mobile. Se poi ci riferiamo agli impianti fissi bisogna ammettere che essi sono in completa rovina. In sostanza, onorevole ministro, lo scopo precipuo del mio intervento è quello di richiamare vivamente l'attenzione delle autorità preposte alla sorveglianza di questo settore perchè esse tengano conto di una situazione che non è più oltre sostenibile. Vi sono delle stazioni ferroviarie in condizioni di inservibilità, dove nessuna norma igienica viene rispettata. Gli impianti hanno subito danni bellici che ascendono a 340 milioni di lire e solo oggi si dice che 50 milioni starebbero per giungere in conto riparazioni per danni bellici. Certo si tratta di una cifra insufficiente, ma almeno è pur sempre qualche cosa.

Esistono 35 passaggi a livello su strade nazionali e provinciali che si trovano in una condizione davvero penosa. Questi passaggi a livello, infatti, sono azionati con metodi rudimentali, determinando spesso lunghissime soste di macchine costrette ad aspettare talvolta qualche ora. Non è raro così il caso di vedere ai lati di questi passaggi a livello chilometri di macchine costrette ad aspettare il passaggio del convoglio.

Per quanto riguarda l'armamento, bisogna dire che esso è formato con rotaie che nel 1890, quando furono impiantate, avevano il peso di 25 chili per ogni metro lineare. Dal 1890 ad oggi esse si sono ridotte ad appena 21 chili per ogni metro lineare. Le traverse di quercia di rovere necessitano di essere sostituite. Anche i deviatori debbono essere sostituiti, soprattutto quelli esistenti tra i binari di corsa e di raddoppio nelle stazioni. Il quadro generale, insomma, è davvero deprimente. Vorrei che l'onorevole ministro Angelini tro-

vasse il tempo necessario per fare un viaggio a Catania e per visitare le officine della circumetnea. Egli si renderebbe certamente conto dello stato cadente in cui si trova tutto il materiale. Ed è strano vedere come là dove è lo Stato a gestire ed esercire ci si trovi in condizioni molto svantaggiose. Situazione deprimente, dunque, apparecchiature rudimentali, nessun rispetto delle norme igieniche e sanitarie per cui gli operai si servono ancora oggi, alla fine del loro lavoro, di grandi latte con dei fori per fare la doccia.

Io chiedo dunque dei provvedimenti di emergenza per assicurare il minimo vitale alla ferrovia in questione. Al Ministero sono in corso delle trattative per vedere la possibilità di affidare la gestione alla provincia, in modo da utilizzare la sovvenzione della legge 1221. Queste trattative però minacciano di andare per le lunghe, anche per le remore frapposte da un certo consorzio che il ministro conosce. In queste condizioni la ferrovia minaccia di morire ed è per questo che gli operai, che hanno capito la situazione e che temono si inaridisca la fonte del loro lavoro, hanno iniziato l'agitazione.

Eppure, come il ministro sa, si tratta di un tronco economicamente sano, perchè il coefficiente di esercizio è stato nel 1957 dell'1,54 e il *deficit* è stato di soli 57 milioni, il che è poca cosa rispetto alla utilità della ferrovia. Nello stesso anno sono stati infatti trasportati 3 milioni di viaggiatori, di cui un milione e duecento mila a mezzo di treni e di littorine e il resto a mezzo di autobus. Per l'esercizio automobilistico vengono poi impiegati 26 autobus, di cui solo 6 della circumetnea. Gli altri 20 sono pagati ai noleggiatori a 110-120 lire al chilometro, con una spesa mensile di otto milioni. Basterebbe che il Ministero usasse dei mezzi propri per formare un parco di autobus assai utile e per recuperare parecchio denaro.

Occorrono dunque non solo dei provvedimenti, ma dei provvedimenti urgenti, senza di che si corre il rischio di far morire l'ammalato prima che sia possibile curarlo e farlo ristabilire.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Aldo Amadeo e Sarti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,
considerato:

che a tredici anni dalla conclusione degli eventi bellici, la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia è tuttora interamente da ricostruire nel tratto di attraversamento del

territorio francese e dal confine italiano fino alla stazione di Ventimiglia;

che una simile incresciosa situazione determina disastrose conseguenze per il turismo e l'economia delle province di Cuneo e Imperia, e in genere delle regioni piemontese e ligure, compromettendo seriamente le comunicazioni ferroviarie con la Francia;

che l'attesa delle popolazioni locali non può più oltre essere elusa;

che, nella fattispecie, il finanziamento della ricostruzione dell'opera, è già garantito da pubblici idonei impegni assunti da un istituto bancario cuneese,

invita il Governo

a predisporre tempestivi contatti con il Governo francese per la definizione dell'annosa questione qui in argomento ».

L'onorevole Aldo Amadeo ha facoltà di svolgerlo.

AMADEO ALDO. L'ordine del giorno intende richiamare l'attenzione del Governo e del ministro sopra un problema che da circa 12 anni è in attesa di soluzione, nonostante che sia stato oggetto di interrogazioni e di ordini del giorno nelle precedenti legislature. Parlo della ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia nel tratto fra Nievole e Ventimiglia stessa, tratto che in parte attraversa il territorio francese.

Non spenderò troppe parole per illustrare l'importanza di questo riattamento. Basterà precisare essere questa l'unica linea ferroviaria che collegava direttamente la provincia di Imperia con la provincia di Cuneo, province dalle economie notoriamente complementari. Ma l'importanza di questa linea nasce soprattutto dal fatto che attualmente il traffico al valico di Ventimiglia è smaltito soltanto, e in maniera insufficiente e lenta, dalla ferrovia Ventimiglia-Genova, a un solo binario, e per la parte stradale dalla tortuosa, stretta e insufficientissima via Aurelia.

Ora, quale importanza abbia dal punto di vista economico il valico di Ventimiglia e a quanta parte del traffico internazionale sia interessato tutti lo sanno. Quale richiamo turistico eserciti non solo la riviera ligure, ma anche la provincia di Cuneo è pure noto.

Noi ricordiamo che, se si vuole favorire e incrementare il turismo, se riteniamo che esso in seno al M.E.C. stia per diventare una delle migliori attività della economia italiana, se vogliamo anche vincere la concorrenza degli altri paesi, soprattutto quella che ci viene fatta nella fattispecie dalla Costa Azzurra, ric-

ca di reti stradali e ferroviarie, dobbiamo migliorare tutta la nostra attrezzatura e in particolare quella dei trasporti ferroviari nelle immediate adiacenze dei valichi di confine.

La rimessa in efficienza della Ventimiglia-Cuneo servirebbe indubbiamente molto a smaltire il traffico di merci e turistico della linea Ventimiglia-Genova e a dirottarvi oltre che parte del traffico leggero soprattutto buona parte del traffico pesante che ingorga questa linea e rende lenti e difettosi i rapporti tra la riviera di ponente e quella di levante.

Per il finanziamento delle spese necessarie esiste un impegno da parte della Cassa di risparmio di Cuneo per assorbire le eventuali emissioni di obbligazioni da parte dello Stato fino alla concorrenza di 3 miliardi, cifra che i tecnici ritengono sufficiente a coprire le spese del ripristino.

Le difficoltà maggiori pare che vengano da parte del governo francese col quale non si è potuto raggiungere fino ad oggi un accordo soddisfacente. Ebbene, noi ci raccomandiamo al ministro e al Governo affinché siano esperiti tutti i tentativi atti a pervenire ad una soluzione di questo problema; e ci auguriamo che nella risposta il ministro possa fornirci assicurazioni tali da tranquillizzare gli enti pubblici e le popolazioni interessate che noi in questa aula modestamente rappresentiamo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Pezzino, Bufardecchi e De Pasquale hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la grave situazione economico-tecnica esistente nella gestione della ferrovia circumetnea;

ritenuto che tale ferrovia rappresenta una arteria vitale e insostituibile per il trasporto di persone e di merci, interessante oltre 20 comuni della zona etnea con una popolazione di circa 300 mila abitanti, oltre la stessa città di Catania;

tenuto conto che non hanno finora trovato accoglimento le misure da anni richieste e più volte sollecitate attraverso appositi convegni delle popolazioni interessate, anche per iniziativa delle rispettive amministrazioni comunali, nonché dal personale dipendente dalla ferrovia e dalle sue organizzazioni sindacali;

considerato che l'attuale gestione commissariale governativa, malgrado ormai insediata da anni, non è riuscita, specialmente per l'inadeguatezza dei mezzi di cui è stata fornita, ad adottare misure atte a risolvere l'importante problema;

e che di tale situazione soli beneficiari sono finora rimasti privati speculatori i quali, gestendo con automezzi propri servizi integrativi della ferrovia, hanno realizzato larghi profitti durante tutti gli anni della gestione commissariale governativa mentre del tutto trascurato è rimasto il pubblico interesse e passiva la gestione commissariale governativa, invita il Governo

a predisporre un piano per il riscatto della gestione privata della ferrovia da parte delle ferrovie dello Stato (data in particolare la scadenza, nell'anno in corso, del termine di franchigia) e per l'ammmodernamento della ferrovia stessa affinché essa, fornita di nuovo e sufficiente materiale mobile e di armamento, possa tornare ad assolvere alla sua decisiva funzione nella intera zona etnea ».

L'onorevole Pezzino ha facoltà di svolgerlo.

PEZZINO. La ferrovia circumetnea, della quale si è già parlato, è una ferrovia a scartamento ridotto la quale, con un percorso di oltre 150 chilometri, gira intorno all'Etna e serve oltre 20 comuni, tra cui Catania. Essa interessa parecchie centinaia di migliaia di cittadini di una zona che è tra le più ricche della Sicilia per le sue colture di agrumi e di vigneti. In particolare, questo tronco ferroviario è molto importante per il collegamento dei centri vinicoli col porto di Riposto e di quelli agrumicoli con il porto e la stazione delle ferrovie dello Stato di Catania, nonché di tutta la zona con il suo centro commerciale e cioè col capoluogo. Tra i comuni serviti dalla ferrovia ve ne sono diversi con popolazione superiore ai 25 mila abitanti, tra i quali il più importante, dopo Catania, è Paternò, che ne conta 37 mila.

La ferrovia circumetnea potrebbe avere un notevole sviluppo se fossero attuate le misure indicate nel nostro ordine del giorno e ciò anche ai fini di una seria valorizzazione della zona dal punto di vista turistico.

Si tratta di un vecchio problema. La ferrovia nacque per iniziativa di un consorzio cui partecipavano i comuni interessati, la camera di commercio, la provincia e altri enti pubblici, e dalla sua costituzione ad oggi è passata attraverso una serie di vicissitudini, in conseguenza delle quali non ha potuto assolvere negli ultimi due decenni alla importante funzione cui sarebbe destinata, dopo avervi, pure, assolto, e molto bene, negli anni precedenti.

La situazione tecnico-economica della gestione sta conducendo a una decadenza progressiva la ferrovia, decadenza che deriva essenzialmente dall'estremo logoramento del

materiale di armamento e del materiale mobile, il quale ultimo è insufficiente per quanto riguarda sia le automotrici sia le vetture-rimorchio e i locomotori.

D'altra parte sotto il profilo economico la ferrovia potrebbe essere riassetata se fosse rafforzata nelle sue strutture tecniche, se cioè venisse adeguatamente ammodernata.

La linea si trova invece in una situazione di abbandono che si va aggravando sempre più. Si sono manifestate nella gestione, tempo fa, anche gravissime irregolarità amministrative, tanto che se ne dovette interessare la magistratura.

Da parte dei cittadini interessati vi è stata una lotta continua per ottenere che il Governo ascoltasse finalmente la voce di coloro che chiedevano e chiedono che si faccia qualcosa di serio e di permanente per la circumetnea, qualcosa che vada al di là dei piccoli sussidi saltuari che nulla risolvono. Le amministrazioni comunali come tali, le popolazioni, i commercianti, i proprietari della zona, il personale della ferrovia e i suoi sindacati hanno chiesto, ma sempre inutilmente, con petizioni, ordini del giorno e convegni, che venga presa in considerazione da parte del Governo la situazione della ferrovia.

Da parecchi anni si ha una gestione commissariale governativa, ma la situazione non migliora, anzi si può dire che essa si è aggravata, particolarmente se si tiene conto delle aumentate esigenze, che richiederebbero che la ferrovia fosse oggi perfino più efficiente di quanto non sia stata in passato, nei suoi anni migliori.

Da parte dei dirigenti della ferrovia, in un periodo abbastanza recente, sono state attuate feroci discriminazioni politiche tra il personale, e ciò ad opera di una cricca che era riuscita a prendere in mano le leve della ferrovia e sfruttava la sua posizione dominante nella direzione per cercare di schiacciare il personale, per impedirgli in ogni modo di difendersi e di denunciare le malefatte del gruppo dirigente.

Anche negli ultimi tempi, nella gestione della ferrovia tutto è rimasto pressoché immutato. Recentemente, poi, è stato ventilato un progetto demagogico di gestione da parte della provincia, la quale non ha assolutamente né i mezzi finanziari né l'attrezzatura, né tanto meno il personale tecnico che possa assumere questo compito. Ma non si trattava che di una speculazione elettorale orchestrata da un dirigente democratico cristiano che sperava di farsi eleggere deputato e non vi è riuscito.

L'eco di questa posizione è stata portata qui, anche se timidamente, dall'onorevole Scalia.

SCALIA VITO. Senza timidezza!

PEZZINO. Egli sa molto bene che quello era un piano demagogico, poiché la provincia di Catania non potrà mai essere in grado di assumere questa responsabilità. Nel frattempo le cose della ferrovia sono andate di male in peggio, mentre questo piano veniva reclamizzato sui giornali. E così il 20 luglio di quest'anno abbiamo avuto un grave incidente, un deragliamento nel quale si sono avute diverse decine di feriti, alcuni dei quali gravi. A questo proposito ho presentato una interrogazione a lei, onorevole ministro dei trasporti, ma ancora attendo la risposta.

Perciò noi proponiamo con il nostro ordine del giorno che si attui il riscatto della gestione della ferrovia da parte delle ferrovie dello Stato, cioè che questa ferrovia venga inserita nel sistema generale dei trasporti del nostro paese. Il riscatto deve comportare come conseguenza immediata l'ammodernamento reale e sostanziale di tutta la struttura della ferrovia, che è molto urgente. Occorre che la ferrovia venga subito fornita di adeguati mezzi tecnici, cioè di materiale mobile e di armamento dato che, come ho già detto, esso è ormai vecchissimo. Il personale in questa nuova sistemazione dovrebbe essere assorbito dallo Stato.

Oggi la gestione è passiva. Quindi è doveroso che noi rispondiamo ad una domanda: questa gestione può diventare attiva? Si può diminuire questo passivo? Noi affermiamo di sì, perché la ferrovia nella sua gestione è stranamente divisa in due ben distinti settori: vi è la parte essenziale, cioè la linea ferroviaria vera e propria, che è sottoposta alla gestione commissariale governativa; ma vi sono poi i servizi integrativi, su strada, svolti con automezzi gestiti da una ditta privata, la ditta Pittera. I profitti di questa ditta sono larghissimi. Così mentre la gestione della ferrovia è passiva, la gestione dei servizi integrativi è attiva: tutto il *deficit* è per lo Stato, tutto l'utile per l'industriale privato! Il riscatto della gestione privata proposto da noi unificherebbe le due gestioni oggi separate e così il *deficit* scomparirebbe o sarebbe ridotto al minimo per i larghi utili ricavabili dall'altra gestione. La ferrovia circumetnea non può morire, perché ciò costituirebbe un gravissimo danno per l'economia della zona etnea. Particolarmente oggi, mentre la prospettiva del mercato comune europeo richiede che la nostra agricoltura, e specialmente quella siciliana, si difenda dalla concorrenza che ci verrà dalla

produzione agricola estera, è necessario aiutare una regione come la Sicilia a fronteggiare questa situazione. Occorre diminuire il costo dei trasporti e ciò può essere ottenuto attraverso il potenziamento della ferrovia, poiché è noto che il trasporto delle merci su rotaia viene a costare molto meno del trasporto automobilistico. Così anche il costo del trasporto delle persone che oggi, a causa delle deficienze della ferrovia, sono costrette a ricorrere agli autobus della ditta Pittera, diminuirebbe notevolmente, poiché anche per le persone il trasporto per ferrovia costa meno di quello automobilistico.

Si tratta di migliaia e migliaia di cittadini, di contadini, di artigiani, di commercianti, che ogni giorno si recano in città per i loro acquisti, per i loro affari, per sbrigare le loro questioni presso gli uffici pubblici; sono decine di migliaia di persone che chiedono che alla Camera si faccia qualche cosa, che il Governo faccia qualche cosa nel senso precisato dall'ordine del giorno. Per questi motivi chiediamo che la Camera, accogliendo le giuste istanze delle popolazioni dei comuni delle zone dell'Etna, voglia approvare il nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Spallone, Giorgi, Di Paolantonio, Sciorilli Borrelli, Mariani e Paolucci:

« La Camera,

considerata l'urgenza di adeguare il funzionamento dei trasporti ferroviari in Abruzzo alle necessità del traffico ed alle esigenze di sviluppo della regione,

invita il ministro dei trasporti:

1°) a provvedere entro il presente esercizio ai lavori relativi all'elettrificazione della tratta Sulmona-Pescara;

2°) a considerare tra le opere urgenti la elettrificazione della linea Sulmona-Aquila-Terni;

3°) a far rivedere gli orari ferroviari in modo di realizzare più rapidi collegamenti tra Roma ed i maggiori centri della regione;

4°) chiarire gli intendimenti del Ministero in merito alla sistemazione degli impianti ferroviari della città di Pescara ».

L'onorevole Spallone ha facoltà di svolgerlo.

SPALLONE. La regione abruzzese è tra le più arretrate anche dal punto di vista delle attrezzature generali dei trasporti e in particolare dei trasporti su ferrovia. Limiterò il mio intervento soltanto alle questioni accennate nell'ordine del giorno.

La prima questione che intendo sollevare e che ritengo possa essere risolta anche senza nuovi stanziamenti, è quella della organizzazione di orari ferroviari che corrispondano meglio alle esigenze dei collegamenti moderni.

Ho presente il caso di due rapidi che congiungono Pescara con Roma: un tratto che non supera i 240-250 chilometri. Eppure per percorrere il tragitto questi cosiddetti rapidi impiegano 5 ore e mezzo: si fermano nelle località più disparate e non soltanto per motivi di servizio, per incroci, ma anche per altre cause. Noi deputati che viaggiamo su questi rapidi ci sentiamo continuamente rimproverare per la truffa che questi treni rappresentano.

Normalmente, su altre linee, questi treni non sono neppure qualificati come diretti: in Abruzzo si qualificano rapidi e per viaggiare su di essi si paga il relativo supplemento. Non li chiamate più rapidi, non rubate per lo meno questo denaro alla gente. Scusate l'espressione cruda, ma questa è la realtà.

Non occorrerebbe alcuno sforzo particolare per fare di questi treni dei rapidi effettivi; ma se si dovessero mantenerli nelle attuali condizioni, per lo meno declassificateli.

Inoltre, non si capisce bene come siano organizzati gli orari di partenza e quelli di arrivo; o meglio, si possono capire se si mettono in relazione agli orari delle corriere: allora, una spiegazione balza evidente, ed è che l'amministrazione ferroviaria fa quanto è possibile per non avere dei passeggeri, o per regalare parte dei passeggeri agli autotrasportatori privati.

Signor ministro, ella può controllare questa mia affermazione facendosi fornire gli orari delle corriere e dei treni.

Prendiamo il caso dell'Aquila. Vi è uno di questi sedicenti rapidi che collega L'Aquila con Roma, impiegando 3 ore e mezzo. Ebbene, l'autocorriera normalmente parte alle 7 e alle 10.15 è a Roma. Invece questo rapido non parte alle sei, ma parte alle 8 per giungere a Roma alle 11.30. Chi ha necessità di arrivare a Roma alle 11.30? A Roma bisogna arrivare al mattino. Ma tutto questo non diventa strano quando si pensi alla ditta Pacilli che gestisce i servizi automobilistici.

Questa è una questione sulla quale mi permetto richiamare la sua attenzione in modo particolare, trattandosi di un problema che può essere risolto senza nuovi stanziamenti.

La seconda questione sulla quale io richiamo la sua attenzione è vecchia ed è stata da me sollevata anche durante la discussione del passato bilancio e riguarda la linea Sul-

mona-Pescara. Ho inteso un collega piemontese lamentarsi del fatto che su alcune linee bisogna cambiare il tipo di locomotore, la corrente continua con la corrente alternata. Evidentemente, anche queste esigenze devono essere soddisfatte. Tuttavia, sulla Sulmona-Pescara si devono ancora impiegare vecchi locomotori...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È stata decisa l'elettrificazione...

SPALLONE. Anche nell'altro esercizio era stata data assicurazione che erano stati predisposti i finanziamenti per eseguire i lavori...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo stanziamento è predisposto d'accordo con la Cassa per il Mezzogiorno e si stanno facendo i piani...

SPALLONE. Infatti il Presidente del Consiglio ha parlato del patrimonio progetti, degli ispettori che devono girare... (*Interruzione del ministro dei trasporti*). Ella, signor ministro, è stata sul posto e ha visto di persona quale è la situazione. Qui sono stati ricordati i discorsi da lei tenuti nella zona, ma sta di fatto che la linea è rimasta allo stato in cui era prima: voglio augurarmi che ella questa volta vorrà rispondermi per darmi assicurazioni più concrete di quelle del passato.

La terza questione che noi solleviamo e che è stata anche sollevata da un collega che mi ha preceduto, è quella che riguarda lo stato degli impianti ferroviari di Pescara. È stata fatta al riguardo una storia *ad usum delphini*, storia che è in relazione alle vicende elettorali di quella provincia riportate qui in Parlamento. Io mi limito soltanto ad avanzare una richiesta molto semplice: che cosa intende fare il Governo di questi impianti? Sono state anche qui ricordate le parole da lei pronunciate diciotto mesi or sono, proprio quando ella era quasi sul punto di fissare una data. (*Interruzione del ministro dei trasporti*). Infatti stanno ricostruendo la pensilina della stazione...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le discussioni sono continuate a tre, anche con l'intervento del comune di Pescara.

SPALLONE. Sono stato amministratore di Pescara per lunghi anni e conosco la questione. Sta di fatto che le conversazioni continuano; ma si sta ricostruendo la pensilina della stazione ed altri servizi che finora erano stati sospesi al fine appunto dell'accoglimento del progetto. Voglio pensare che non vi siano persone orientate in modo così contrario al buonsenso nella sua amministrazione per le quali sia utile ricostruire servizi destinati ad essere soppressi come la pensilina che do-

vrebbe essere infatti demolita quando fosse accettato uno qualsiasi dei progetti di sistemazione di cui si parla.

Io sono d'avviso che da questa situazione si debba uscire, ed ella deve dirci quali sono gli intendimenti del Ministero dei trasporti sulla sistemazione degli impianti ferroviari di questa importante ed industriale città. Il problema non è solo abruzzese, ma riguarda la politica generale dei trasporti nord-sud e anche quella su strada. Perché, onorevole ministro, ella avrà constatato come a Pescara lunghi tratti della statale sono interrotti da passaggi a livello, specie, ripeto, lungo la longitudinale adriatica.

E infine vorrei sapere se il suo Ministero ha studiato o per lo meno ha in istudio i progetti relativi alla elettrificazione della linea Sulmona-Aquila-Rieti-Terni, linea importante per l'Abruzzo e per l'Umbria perché costituisce il collegamento di queste regioni con Roma.

Queste sono le questioni pratiche che abbiamo voluto sottoporre all'attenzione dell'onorevole ministro con questo ordine del giorno. Il discorso, ripeto, potrebbe essere molto più ampio, perché gravi sono i problemi dei collegamenti del nostro Abruzzo. Tenga conto, signor ministro, che a volte per lunghe settimane l'unico collegamento è quello della ferrovia. I valichi restano bloccati, qualche volta resta bloccata anche la ferrovia Roma-Pescara, per cui risolvere queste questioni è per noi di vitale importanza.

PRESIDENTE. L'onorevole Paolucci ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo:

1°) a rivedere sollecitamente e con effetto retroattivo le norme in virtù delle quali agenti in pensione con 40 anni e più di servizio fruiscono di una pensione assai inferiore a quella di colleghi che, assunti lo stesso anno, e con lo stesso grado, furono collocati in pensione contemporaneamente ai primi, con eguale anzianità di servizio ma con grado inferiore;

2°) a predisporre quelle provvidenze che consentano:

a) la utilizzazione, ai fini della pensione, degli anni di servizio oltre il 37°;

b) il riconoscimento del servizio fuori ruolo ai fini degli scatti biennali utili per la pensione ».

Ha facoltà di svolgerlo.

PAOLUCCI. Non illustrerò la seconda parte del mio ordine del giorno, perché si illustra

da sè, ma mi intratterrò rapidissimamente sulla sola prima parte che pone, sì, una questione marginale, riguardante alcuni pensionati dell'amministrazione ferroviaria, ma che ha ugualmente la sua importanza perché coinvolge un problema squisitamente di ordine morale e di giustizia. È noto che la dittatura del ventennio incise profondamente anche nel campo dell'amministrazione ferroviaria e soprattutto nella branca delle assunzioni e della carriera del personale, creando delle situazioni assurde, in virtù delle quali degli agenti ferroviari conseguivano anche tre promozioni nel lasso di 10 anni, mentre altri, i migliori, che davano tutte le loro energie alla azienda ferroviaria, rimanevano nello stesso grado per 15-16 anni e più senza conseguire, a volte, nemmeno aumenti di stipendio, avendo raggiunto il massimo del trattamento economico. Era il periodo in cui non si tenevano presenti i titoli di studio, le capacità professionali degli aspiranti alla carriera o dei funzionari già in carriera; ma valeva la tessera fascista ed il periodo delle persecuzioni, in cui si creavano queste situazioni abnormi e paradossali.

La legge delega non poteva tutto prevedere e non ha previsto casi che portano a questo assurdo inaudito: vi sono degli agenti in pensione con 40 e più anni di servizio i quali fruiscono di una pensione che è di molto inferiore a quella di colleghi che, assunti lo stesso anno e con lo stesso grado, furono collocati in pensione contemporaneamente ai primi con una uguale anzianità di servizio, ma con grado inferiore. Ho avuto conoscenza di moltissimi di questi casi. Mi limito a citarne solo uno: quello di un capostazione principale il quale dopo 44 anni di servizio percepisce una pensione di lire 65.310 lorde mensili, mentre un capostazione di prima classe percepisce una pensione di lire 65.700 e, mentre un capostazione di seconda classe percepisce una pensione, ancora maggiore, di lire 68.900. Quanto ho denunciato è inconcepibile, ingiusto, iniquo addirittura. Urge rivedere le norme della legge delega, rivedere le disposizioni concernenti la regolazione dei famosi scatti: si tratta di perequare le pensioni, di rendere finalmente giustizia a numerosi benemeriti vecchi funzionari.

Ho fiducia che ella, onorevole ministro, prenderà a cuore le sorti di questi pensionati, eliminando una situazione molto grave, una situazione che, lo ripeto, è fonte di ingiustizie gravissime, una situazione veramente aberrante che non può ulteriormente durare.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli, Frunzio, Barbieri, Colleoni, Ambrosini, Barontini,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

Moscatelli, Cortese Giuseppe; Sabatini, Fogliassa, Raffaelli, Forlani, Romualdi, Antonio Grillo, Magno e Francesco Ferrari non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato a svolgere i loro ordini del giorno.

L'onorevole Giovanni Grilli ha fatto sapere di rinunciare allo svolgimento del suo ordine del giorno.

È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

RE GIUSEPPINA, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza che il questore di Novara ha negato l'estensione della validità del passaporto alla Repubblica democratica tedesca, che una rappresentanza qualificata della resistenza e dell'antifascismo della provincia di Novara gli aveva richiesto allo scopo di recarsi a Buchenwald dove, per iniziativa di associazioni antinaziste tedesche, era stata organizzata nei giorni 12, 13 e 14 settembre 1958 una solenne commemorazione dei caduti nei campi di concentramento;

e quali provvedimenti intende adottare nei confronti del suddetto funzionario, che ha violato l'articolo 16 della Costituzione, e per garantire a tutti i cittadini il diritto sancito al predetto articolo della Carta costituzionale; garanzia tanto più doverosa nel fatto specifico di consentire la partecipazione di ex partigiani, ex internati e familiari dei caduti ad una manifestazione organizzata per valorizzare la gloria e il sacrificio della resistenza dell'antifascismo su cui è fondata la rinascita democratica del nostro paese.

(432) « ALBERTINI, MOSCATELLI, SCARPA, JACOMETTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se non intendano far revocare il divieto ordinato dal questore di Taranto dei comizi indetti, in vari comuni della provincia, per i giorni 18 e 19 settembre 1958, dalla Federbraccianti per esprimere la legittima protesta dei lavoratori della terra contro il sabotaggio, posto in atto dall'Unione agri-

coltori alla applicazione dell'imponibile di mano d'opera e all'accoglimento di altre importanti rivendicazioni; nonché per sollecitare il prefetto, già da tempo autorizzato dalla commissione centrale, ad emanare il relativo decreto, onde permettere l'avviamento al lavoro dei braccianti agricoli disoccupati.

(433) « ROMEO, ANGELINI LUDOVICO, MONASTERIO, CALASSO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se sono al corrente che nelle campagne di Andira e comuni vicini, da qualche tempo, gravissimi delitti, rimasti fino ad ora impuniti, contro la proprietà e le persone, si verificano con un crescendo spaventoso, che destano grave allarme sociale specie fra i mezzadri, fittavoli e contadini.

« Domandano gli interroganti se i ministri interrogati non ritengano indispensabile ed urgente provvedere con mezzi adeguati alla sicurezza nelle campagne, garantendo l'incolumità personale e gli oneri dei contadini, e ridando ai cittadini fiducia nelle istituzioni repubblicane.

(434) « SFORZA, GRIFONE, MUSTO, FRANCAVILLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritiene necessario, nel quadro della riorganizzazione della viabilità stradale, prendere in considerazione le richieste, in precedenza da più parti avanzate, di rettifiche al tracciato della « Salaria ».

« In particolare l'interrogante fa presente che sino ad oggi sulla Salaria sono stati compiuti lavori per la correzione delle curve là dove si rende assolutamente necessario un organico programma di lavori per spostare, in alcuni tratti, il tracciato della strada che rappresenta un elemento vitale per l'economia della provincia di Ascoli Piceno, di Rieti e di Teramo.

« Nel passato, per diversi decenni, le popolazioni del piceno hanno aspirato alla costruzione del tronco ferroviario Ascoli-Roma. Abbandonata tale aspirazione, anche perché superata, si rende improcrastinabile il problema della Salaria per eliminare i tratti pericolosissimi, del vecchio tracciato, per abbreviare le distanze fra le zone dell'Adriatico e la capitale e favorire, quindi, l'economia di una delle zone più depresse, economicamente, dell'Italia centrale.

(435) « GRILLI ANTONIO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali, per conoscere quali provvedimenti intendono prendere per impedire la sistematica violazione della legislazione sociale e dei contratti collettivi da parte della direzione della società per azione « Il Fabbricone » di Prato improntando i rapporti sindacali all'interno della fabbrica ad uno spirito più compatibile con la sua natura di azienda a partecipazione statale.

« In particolare gli interroganti vorrebbero sapere quali provvedimenti i ministri abbiano in animo di prendere contro le violazioni qui di seguito indicate che proseguono nonostante gli interventi dell'organizzazione sindacale presso l'ispettorato del lavoro e la rappresentanza padronale:

1°) non vengono concesse le due ore di permesso per l'allattamento dei neonati alle lavoratrici madri come prevede invece l'articolo 9 della legge 26 agosto 1953, n. 860, nonostante sia mancante l'asilo nido all'interno della fabbrica e che anche qualora vi fosse si verifichi l'ipotesi prevista dall'ultima parte del secondo comma dell'articolo precitato in quanto i turni di lavoro e la distanza dalle abitazioni ne inibirebbero nella pratica ogni uso proficuo;

2°) si tengono al lavoro giovani apprendisti al di fuori e contro ogni disposizione della legge 19 gennaio 1955, n. 25, attribuendo loro macchinario come agli operai qualificati, alle stesse condizioni (cottimi, ecc.), con lo stesso orario (in molti casi superante il massimo di 44 ore settimanali previsto dalla legge) e non facendo loro godere in realtà del periodo di ferie previsto dall'articolo 11 della summenzionata legge allo scopo di mantenere il livello produttivo dei reparti nei quali l'attività degli apprendisti si inserisce in modo indifferenziato rispetto a quella degli altri dipendenti;

3°) si assumono dipendenti con contratto a termine nonostante che l'attività produttiva dell'azienda non abbia alcun carattere stagionale ed usandone quindi come strumento di illegittima pressione antisindacale attraverso un arbitrario prolungamento del periodo di prova stabilito dai contratti collettivi;

4°) non si vuol riconoscere alle tessitrici con doppio telaio e ad altri addetti ai lavori pesanti la maggiorazione dell'indennità di caropane prevista dal decreto legislativo 7 agosto 1948, n. 1093, operando quindi illegittime decurtazioni delle componenti della paga;

5°) non si rispettano, in alcuni casi, le qualifiche previste dai contratti e si impongono tariffe di cottimo unilaterali che ci si rifiuta di contrattare con la rappresentanza operaia e che non vengono neppure portate a conoscenza degli interessati nelle forme normali.

(436) « VESTRI, MAZZONI, SERONI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per sapere se è a conoscenza che la Ferromin sta smobilitando le miniere della Valle di Scalve in provincia di Bergamo, quali sono i motivi che hanno indotto la Ferromin a prendere tali gravi misure, e cosa intende fare contro questo provvedimento che tanto danno reca ai lavoratori e alla economia della zona.

(437) « BRIGHENTI, NICOLETTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali misure intende adottare perché ai familiari dei lavoratori colpiti dalla infezione poliomielitica, allontanati dal lavoro per ragioni profilattiche, siano corrisposti i salari e gli stipendi per tutto il periodo di quarantena.

(438) « GOMEZ D'AYALA, FASANO, ARENELLA, MAGLIETTA, VIVIANI LUCIANA, CAPRARA, NAPOLITANO GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere i motivi che hanno provocato il trasferimento del direttore provinciale delle poste di Torino, dottor Leonardo Lippolis, trasferimento che non sembra rientrare nel quadro di movimenti ordinari del personale, dal momento che non si è provveduto se non ad una provvisoria surrogazione del trasferito; e che, peraltro, risulta immotivato, in contrasto con quanto dispone all'articolo 23 il decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 17.

(439) « DONAT-CATTIN ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere — facendo esplicito riferimento al decreto legislativo n. 112 del 1946 — il numero del personale addetto al gabinetto di ciascun ministro e di ciascun sottosegretario.

(1330) « MAGLIETTA ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se gli risultino le molteplici irregolarità in cui è incorsa l'amministrazione comunale di Aversa (Caserta) con la delibera consiliare n. 275 del 7 luglio 1958, relativa alla proroga alla ditta Vecchione del servizio di trasporto poveri al cimitero. Con detta delibera, senza tener conto della prefettizia 22254/San. del 6 marzo 1957 — con la quale si esprimeva tra l'altro l'avviso doversi procedere a regolare gara d'appalto — la maggioranza del consiglio comunale ha deciso di corrispondere per ogni trasporto l'importo di lire 6-7000, nonostante che non solo altre ditte avessero fatto offerte più vantaggiose, ma che la stessa ditta Vecchione, in previsione della scadenza del contratto, avesse con domanda datata 20 dicembre 1956 offerto al comune di continuare il servizio per sole lire 4.000 a trasporto.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere se il prefetto di Caserta abbia preso in esame e quale corso si proponga di dare alla opposizione prodotta dal consigliere Angelo Jacazzi, il quale ha chiesto non solo che venga annullata la delibera, ma che venga istituita azione di responsabilità a carico degli amministratori, che anche per l'anno 1957 — senza neppure esserci autorizzati da un qualsiasi atto deliberativo — hanno recato evidente danno al comune, corrispondendo per un pubblico servizio un importo superiore a quello richiesto dalla ditta interessata.

(1331) « NAPOLITANO GIORGIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata al signor Biscotti Michele fu Vincenzo, da Vico del Gargano (Foggia), D.N.G.

(1332) « CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra del signor Giambattista Giacomo fu Donato da Alberona (Foggia), classe 1914 — D.N.G. — posizione n. 1392642.

(1333) « CAVALIERE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere quali provvedimenti ritiene di poter adottare nella propria competenza a favore degli olivicoltori del comune di Miglionico (Matera) a seguito dei gravi danni arrecati agli oliveti dai forti geli invernali e dalle ripetute grandinate estive

che, quando non hanno insterilite per sempre le piante, ne hanno in ogni caso compromesso per molti anni il prodotto, il tutto come risulta dalla circostanziata nota informativa rimessa al ministro dalla intendenza di finanza di Matera.

« Trattandosi per la massima parte di piccoli e medi coltivatori gli interroganti fanno inoltre presente la opportunità di disporre che degli emanandi provvedimenti di favore si possa beneficiare senza essere assoggettati a complesse documentazioni che in ogni caso potrebbero essere richieste di ufficio e in esenzione da qualsiasi spesa che spesso non sarebbe neppure compensata dal beneficio accordato.

« Infine, ove si ritenessero necessari ulteriori accertamenti e in pendenza della istruzione delle singole domande, gli interroganti sottolineano la necessità di disporre subito la sospensione provvisoria della esazione delle rate di tributi di qualunque specie scadute e non pagate e di quelle da scadere, stante lo stato di estrema miseria dei coltivatori colpiti dalle sopra menzionate avversità.

(1334) « BIANCO, FRANCO PASQUALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere quando potrà essere corrisposta l'indennità di malaria al personale del distretto militare di Barletta, città, che solo il 31 dicembre 1957 è stata dichiarata zona salubre.

(1335) « CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere le ragioni per le quali si preferisce, per l'alimentazione dei quadrupedi in dotazione delle forze armate, acquistare l'avena dall'Algeria, al prezzo di lire 6.200 il quintale pur essendo essa meno appetita, per il suo sapore sgradevole, e pur avendo un potere nutritivo inferiore a quello dell'avena italiana, il cui prezzo di mercato, invece, si aggira intorno alle 3.300 lire il quintale.

« L'interrogante chiede di sapere ancora le ragioni che consigliano l'importazione di fieno, a lire 3.200 il quintale, e di paglia, a lire 1.500 il quintale, e se tali prezzi siano ritenuti convenienti.

(1336) « CAVALIERE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non creda opportuno fare inserire fra i classici di filosofia da adottarsi nelle scuole medie

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

i due mirabili volumi di Luigi Sturzo, fondatore della teoria etico-politica del « popolarismo », *La Società: Sua natura e leggi* e *La vera vita, sociologia del soprannaturale*.

« Dopo gli errori del positivismo a cui risale la fondazione della sociologia, e dopo le critiche dell'idealismo ateo che non volle riconoscere l'autonomia di tale disciplina, Luigi Sturzo deve considerarsi il vero restauratore della rinascita della sociologia in Italia.

« Nelle università di New York e di Washington, il professore Furlej, preside della Facoltà di sociologia, e Robert C. Pollock, ordinario di storia della filosofia, dedicarono interi corsi alla sociologia di Luigi Sturzo.

« I risultati raggiunti dal sociologo italiano — dicono i critici stranieri, che lo considerano figura di primo piano — non debbono andare sottovalutati; essi faranno non solo l'Italia ma l'intera umanità cristiana sempre più orgogliosa di lui, giacché il suo influsso irradia tutta quanta la nostra vita culturale.

« Che Dio voglia conservarci quest'uomo, afferma il Furlej, per tanti anni ancora... Possa egli continuare a illuminarci e guidarci col suo pensiero. E il Pollock parlando della sociologia di Sturzo parla addirittura di « rivoluzione copernicana ».

« Ora, se critici insigni stranieri hanno tanto esaltato il genio del sociologo italiano, con più ragione il ministro può accogliere la presente richiesta e rispondere magari dopo aver sottoposta ad una commissione specifica tale interrogazione. Si renderà così giustizia ad uno scienziato che in tutta la sua vita ha tenuto alto il culto ai due ideali: la Religione e la Patria.

(1337)

« D'AMBROSIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non ritiene opportuno richiamare di urgenza istituti ed enti esercenti il credito agrario in provincia di Matera al rispetto del provvedimento esteso a favore degli agricoltori del comune di Miglionico (Matera) in data 26 agosto 1958 e riguardante la procrastinazione delle scadenze dei debiti agrari.

« Gli interroganti sottolineano inoltre la necessità di sollecitare i suddetti istituti ed enti ad accordare ulteriori prestiti agli agricoltori del comune sopra menzionato anche nel caso della esistenza di debiti precedenti non pagati in vista dei gravi danni ad essi arrecati dalle avversità di ogni specie abbattutesi su di essi nel corso dell'annata agraria.

(1338)

« BIANCO, FRANCO PASQUALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se è legittimo l'atteggiamento del direttore dell'Ufficio provinciale dei contributi unificati di Caserta che nega agli stessi membri della commissione il diritto di consultare il bilancio; per conoscere anche se lo stesso può negare alle commissioni comunali il diritto di portare modifiche agli elenchi anagrafici e se può rifiutare ai sindacati di categoria il diritto di prendere visione degli elenchi; per conoscere se è vero che è competenza diretta del Ministero il concedere quanto sopra e perché.

(1339)

« MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulla piena applicazione della Convenzione n. 81 approvata dalla 30ª sessione della Conferenza internazionale del lavoro « sull'ispezione del lavoro nella industria e nel commercio »; in particolare sull'articolo 5 che prevede (tra l'altro) la collaborazione tra i funzionari dell'ispettorato del lavoro e le organizzazioni dei lavoratori; sull'articolo 8 che prevede il reclutamento di personale ispettivo femminile; sull'articolo 10 che prevede un numero di ispettori adeguato alle esigenze del lavoro ed « alle condizioni pratiche nelle quali le visite ispettive dovranno effettuarsi per essere efficaci »; sull'articolo 17 che prevede « sanzioni legali immediate, senza avvertimento preliminare, a carico di chi violerà o trascurerà le disposizioni legali la cui esecuzione spetta agli ispettori del lavoro ».

(1340)

« MAGLIETTA, SANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere per quali ragioni l'Istituto nazionale malattia non ha ancora provveduto alla apertura delle sezioni territoriali nei comuni di Castellaneta, Manduria e Grottaglie, in provincia di Taranto, tenuto presente che il consiglio nazionale di detto ente ha già da tempo deliberato il decentramento in parola.

« L'interrogante chiede altresì di sapere, se il ministro non ritenga opportuno intervenire presso l'I.N.A.M. per sollecitare l'applicazione del provvedimento deciso da anni, onde soddisfare le vive aspirazioni dei lavoratori della provincia, molti dei quali, per essere sottoposti a visite mediche specialistiche o per il disbrigo di pratiche, sono costretti a percorrere 50 chilometri per recarsi nel capoluogo, senza alcun rimborso di spesa.

(1341)

« ROMEO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere i motivi che hanno finora impedito il distacco della società per azioni « Il Fabbri-cone » di Prato dalle organizzazioni dipendenti dalla Confindustria ed in particolare per sapere se ritiene compatibile con la partecipazione pubblica al capitale azionario che il dottor Lazzaro Pisano, direttore amministrativo della società, faccia parte del consiglio direttivo dell'Unione industriali di Prato nonché di quello dell'Associazione dell'industria laniera italiana.

« Gli interroganti ritengono che da tale immissione negli organi direttivi delle associazioni del padronato tessile possano derivare indirizzi di politica sindacale inammissibili in una azienda a partecipazione statale e pertanto vorrebbero sapere se il ministro non consideri doveroso provocare il ritiro del dottor Lazzaro Pisano dai precitati incarichi nelle organizzazioni padronali.

(1342) « VESTRI, MAZZONI, SERONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sulla nomina di un commissario al mercato ittico di Pozzuoli (Napoli) e sulle cause che l'hanno determinata; sulle percentuali pagate e sulla destinazione delle stesse, sulla giustificazione di contributi a vantaggio del segretario generale e del ragioniere capo; sugli ammanchi constatati, sulle taglie pagate dai pescatori, sul « fondo propescatori »; sul programma di risanamento dell'attuale commissario.

(1343) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sulla situazione giuridica e sulle sovvenzioni ricevute dallo Stato e da altri enti pubblici dell'orfanotrofo dipendenti dalla parrocchia San Francesco di Paola in Torre Annunziata (Napoli); deve essere infatti nota la evoluzione di questo istituto già orfanotrofo, già tipografia, già sala cinematografica, ha ora adibito i suoi locali a sartoria militare dipendenti dal fratello del parroco della chiesa di San Francesco; deve anche essere noto che detta sartoria prende in subappalto la confezione di impermeabili per la pubblica sicurezza dalla impresa Scognamiglio che lavora nei locali della prelatura di Pompei.

(1344) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'interno, sulla definitiva sistemazione delle strade e sotto-

strutture delle zona Vasto a Napoli ed in particolare sulla sistemazione del corso Novara che da anni è sconvolto, senza che si giunga ad una conclusione dei lavori.

(1345) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali sono i risultati della vigilanza dell'Ispettorato del lavoro sugli alberghi di Capri (Napoli) ed in particolare:

1°) sulla percentuale di servizio del 15 per cento che non è sempre devoluta ai lavoratori;

2°) sulla classificazione degli alberghi che hanno « dipendenze » e quindi non sono piccoli alberghi ai fini dell'applicazione del contratto di lavoro;

3°) sul riposo giornaliero e sul riposo festivo.

(1346) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sul cantiere scuola n. 247 NAE 68 gestito dalla parrocchia di San Severo alla Sanità nella città di Napoli;

sulla bene orchestrata regia dello stesso da parte della famiglia Cirillo: lo zio Gennaro è capo cantiere; il nipote Giuseppe è vice capo cantiere; tre altri nipoti dello zio Gennaro sono gli istruttori;

sulle responsabilità e sulle ragioni di questa scelta familiare, sugli altri lavori nei quali sono impegnati lo zio Gennaro ed i numerosi nipoti, sui legami dei Cirillo con la parrocchia, sul funzionamento del cantiere;

e per conoscere, infine, se è possibile svincolare il cantiere da questo strano ed inqualificabile possesso.

(1347) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sulla sartoria Cirillo sita in Torre Annunziata (Napoli) in locali di pertinenza della chiesa di San Francesco di Paola di cui è parroco il fratello del Cirillo;

sulle paghe corrisposte alle lavoratrici che compiono un regolare lavoro di dipendenza, avendo il Cirillo, per la confezione di indumenti per la pubblica sicurezza, un subappalto passatogli dalla ditta Scognamiglio di Pompei;

e se si tratta di « corso di qualificazione » per conoscere tutto quello che è di pertinenza del Ministero e dei suoi organi periferici a tu-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

tela dei lavoratori e del pubblico danaro soprattutto quando si tratta di affari privati fatti sotto la copertura di una pubblica iniziativa.

(1348) « MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni per le quali gli associati al gruppo Battellieri di Capri (Napoli) non beneficiano della iscrizione all'I.N.A.M. ed all'I.N.A.I.L., nonostante che il gruppo abbia assunto verso i propri associati la figura del datore di lavoro con la iscrizione alla Cassa unica assegni familiari sin dall'aprile 1956 (n. 19837).

(1349) « MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere le misure urgenti che intende prendere per la nota grave situazione dell'industria napoletana a partecipazione statale ed in particolare per l'ex silurificio di Baia (I.M.E.N.A.).

« In questa azienda sono stati letteralmente violati gli impegni presi dal Governo e si sta procedendo alla completa smobilitazione della fabbrica mentre tutti i lavoratori sono sospesi.

« Se intende il ministro far sospendere ogni provvedimento tendente alla smobilitazione delle parti così come fu stabilito in sede di trattative presso il Ministero del lavoro.

(1350) « FASANO, NAPOLITANO GIORGIO, ARENELLA, GOMEZ D'AYALA, CAPRARA, VIVIANI LUCIANA, AMENPOLA GIORGIO, MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri e il ministro della difesa, per conoscere quali provvedimenti intendano prendere per ovviare alle condizioni di completo e doloroso abbandono in cui versano i cimiteri militari italiani della prima e della seconda guerra mondiale di Lubiana, condizioni che evidentemente contrastano con quelle dei cimiteri jugoslavi e tedeschi in Jugoslavia e con quelle dei cimiteri militari stranieri in Italia.

(1351) « DE MICHELI VITTURI, GEFTE WONDRICH ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere

i motivi che hanno determinato la concessione annua di metri cubi 4.000 di legname da opera da parte dell'amministrazione della azienda di Stato per le foreste demaniali di Tarvisio (Udine) all'Ente nazionale per le Tre Venezie, dato che il quantitativo del legname prodotto nelle foreste demaniali di Tarvisio è già assorbito per circa il 50 per cento dai « diritti di servitù ».

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere se subordinatamente, non si ritenga di voler disporre che, quanto meno, detti 4.000 metri cubi vengano lavorati nella zona di produzione invece di essere trasportati da parte dell'ente concessionario, come avviene dall'inizio della concessione, in altra regione, determinando un evidente danno economico alle industrie, alle maestranze ed alle popolazioni locali e quindi giustificato malumore in tutta la Valcanale.

(1352) « DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga che debbano essere indette le elezioni amministrative nel comune di Olbia (Sassari) già da troppo tempo retto da un commissario prefettizio.

(1353) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga che sia tempo di indire le elezioni amministrative nel comune di Ardara (Sassari), già da troppo tempo retto da un commissario prefettizio con notevole aggravio finanziario per detto comune.

(1354) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga si debbano indire le elezioni amministrative nel comune di Buddusò (Sassari), già da tempo retto da commissario prefettizio.

(1355) « POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi che ostano alla definizione della liquidazione della pensione di guerra, diretta nuova guerra, posizione n. 1749038, di Marchetti Leonello fu Luigi (classe 1911) per il quale fu presentato ricorso alla Corte dei conti, posizione n. 308987, contro il decreto negativo (data di inizio liquidazione arretrati).

(1356) « CRUCIANI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi che ostano alla definizione della liquidazione della pensione di Benvenuti Gentile fu Glorioso, posizione n. 1171061, direzione generale per le pensioni di guerra, nuova guerra, per il quale fu presentato ricorso alla Corte dei conti, posizione n. 474128, contro il decreto negativo n. 1679073 del 6 giugno 1956.

(1357)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi che ostano alla definizione della liquidazione della pensione di guerra di Penna Rocco di Rocco, distretto militare di Catanzaro (classe 1918) posizione n. 55032/1291189/D.

(1358)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi che ostano alla definizione della liquidazione della pensione di guerra di Nicolini Lelio di Germano (classe 1921). Nuovi accertamenti per rinnovo assegni percepiti dal 1951 al 1955. Posizione n. 1310886.

(1359)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non ritenga di richiamare la pratica di pensione di guerra del signor Corona Pietro, padre dell'ex militare Corona Gioacchino, da Erto e Casco (posizione n. 568435), attualmente presso la Corte dei conti, respinta con decreto n. 1370065 del 23 febbraio 1954 ai sensi della legge 10 agosto 1950, n. 648 (presentato in tempo utile al comune, ma da questo inoltrato in ritardo) perché venga trattata e presa in esame ai sensi della legge 10 maggio 1955, n. 491.

(1360)

« DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere i motivi che ostano ad indire un bando di concorso per la nomina del geodeta capo presso l'Istituto geografico militare di Firenze (scoperto da moltissimi anni), mentre in base al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, pubblicato sul supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 22 del 25 gennaio 1957, pagina 72, il concorso dovrebbe regolarmente essere bandito.

« Analoghi due posti esistono presso l'Istituto idrografico della marina di Genova e sono regolarmente coperti.

(1361)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non intenda — in considerazione della già disagiata situazione dei coltivatori delle provincie di Rieti, Terni e Perugia, peggiorata in questi ultimi anni dalle ben note calamità atmosferiche — autorizzare, come negli anni precedenti, gli ispettorati agrari delle nominate provincie a rilasciare ai produttori di grano i buoni extra contingente, per versare il grano all'ammasso.

(1362)

« CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se, dopo anni di trattative, stanziamenti, ecc., il problema della costruzione del Palazzo delle poste a Foligno trova ancora ostacoli per la sua definitiva realizzazione.

« Il rammodernamento definitivo del vecchio edificio — che accantonerebbe tale problema — avrebbe ripercussioni negative nella cittadinanza che attende la costruzione di questo importantissimo complesso edificio.

(1363)

« CRUCIANI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se gli consta che l'Istituto nazionale della previdenza sociale ha organizzato un pellegrinaggio a Lourdes dei suoi dipendenti, accordando ad essi allo scopo un congedo straordinario pagato di cinque giorni, nonché un contributo di lire 13.000, elevabile in certi casi a lire 15.000;

se ritiene che tale impiego del denaro dell'I.N.P.S., per fini diversi da quelli suoi propri, sia legittimo;

e per sapere infine quali provvedimenti intende adottare in proposito.

(1364)

« BALLARDINI, BERTOLDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a conoscenza che il questore di Novara ha ripetutamente negato la licenza di spaccio delle bevande super-alcooliche alla signora Clotilde Pironi, titolare del bar-ristorante di Finero, frazione montana del comune di Malesco in provincia di Novara, dove l'unica licenza è stata a suo tempo concessa ad altro esercizio attualmente chiuso;

e se, considerando che lo spaccio bevande superalcoliche si rende necessario non solo per turisti e la popolazione locale, ma anche per le numerose comunità che ivi soggiornano durante il periodo estivo (mancando persino la farmacia, sia dato il caso di dover

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

provvedere presso privati per dare un bicchierino di grappa ad uno studente colto da male), non ritenga di intervenire presso il questore affinché provveda favorevolmente secondo la richiesta avanzata dalla interessata. (1365) « MOSCATELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritenga opportuno predisporre e presentare, al più presto, un disegno di legge che preveda l'adeguamento delle indennità di servizio carcerario per il personale direttivo degli Istituti di prevenzione e di pena.

« Risulta all'interrogante che il Ministero del tesoro avrebbe già dato il proprio beneplacito.

« L'interrogante chiede, in particolare, di conoscere se il ministro non ritenga equo dare al provvedimento in parola una decorrenza non posteriore a quella dell'entrata in vigore della legge di delega e ciò in considerazione che il provvedimento stesso verrebbe a sanare una deplorabile lacuna della precitata legge. (1366)

« SCALIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere come intenda provvedere perché il centro di rieducazione di Cagliari sia fornito sollecitamente dell'attrezzatura necessaria e possa funzionare regolarmente. (1367)

« PINNA, BERLINGUER ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se l'Azienda tabacchi italiana (A.T.I.), che gestisce una cartiera a Rovereto (Trento), dipende da codesto Ministero, o, in caso negativo, se dipenda in qualche modo da altri organi dello Stato, da quali, in quale misura ed in virtù di quale rapporto. (1368)

« BALLARDINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri della difesa e dei lavori pubblici, per conoscere se il Governo si proponga di ripristinare il servizio aereo civile tra Roma ed Olbia, dopo aver rimesso in efficienza l'aeroporto di Vena Fiorita, tendo conto della esigenza sempre più urgente di tale servizio e dell'ordine del giorno recentemente approvato al Senato in merito al problema. (1369)

« BERLINGUER, PINNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se è a conoscenza della situazione venutasi a creare a

danno di circa un centinaio di piccoli proprietari di terreni, in prossimità delle località di Longera e Padriciano nel comune di Trieste, in seguito alla mancata derequisizione di circa 300.000 metri quadrati di terreno a prato dopo che questa area — adibita dall'amministrazione alleata (G.M.A.) a campo di golf — è passata all'amministrazione militare italiana.

« Al tempo dell'amministrazione anglo-americana era stata fatta formale promessa che i danni subiti da questi proprietari sarebbero stati convenientemente risarciti. Recentemente le autorità governative — dopo avere affittato i terreni al « Golf-Club » — hanno fatto recapitare ai legittimi proprietari un avviso di esproprio offrendo dei prezzi tanto irrisori da essere assolutamente inaccettabili dagli interessati.

« Di questo problema, a suo tempo, per interessamento dei parlamentari Beltrame e Pellegrini, era stato informato l'allora ministro della difesa, onorevole Taviani, che però non accolse la richiesta di derequisizione, asserendo che quei terreni erano necessari per le esercitazioni militari.

« L'interrogante fa presente che per tali scopi esistono nella zona altre località e rileva la giusta esigenza dei numerosi piccoli coltivatori colpiti dalla attuale situazione di rientrare in possesso dei loro terreni, previo adeguato risarcimento del danno subito. (1370)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se gli sia noto che presso gli uffici del Genio civile e del provveditorato delle opere pubbliche di Trento, dopo aver interpellato a mezzo di un referendum gli impiegati dipendenti sulla adozione dell'orario unico o spezzato, e dopo che il referendum stesso aveva dato risultati favorevoli all'orario unico, i funzionari dirigenti degli uffici predetti hanno fatto pressione sugli impiegati più remissivi, convocati uno alla volta e con minacce quanto meno scorrette, per ottenere che modificando la loro opinione aderissero all'orario spezzato; per sapere quali provvedimenti intenda adottare contro i funzionari responsabili di quanto sopra, per impedire che in futuro tali metodi abbiano a ripetersi. (1371)

« BALLARDINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere:

1°) quali strade siano in corso di costruzione e quali in corso di finanziamento, in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

base alla legge 5 agosto 1949, n. 589, nella città e nei comuni della provincia di Palermo;

2°) quali enti locali hanno chiesto il contributo per la costruzione di strade in base alla sopracitata legge.

(1372) « GRASSO NICOLOSI ANNA, SPECIALE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere, relativamente alla città e ai comuni della provincia di Palermo:

1°) quali lavori pubblici sono stati definiti negli anni 1955-56, 1956-57, 1957-58;

2°) quali nel medesimo periodo sono stati approvati, finanziati, appaltati.

(1373) « GRASSO NICOLOSI ANNA, SPECIALE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere dettagliatamente il numero e le località di case popolari già costruite e da costruire dall'Istituto autonomo case popolari di Palermo, sia nella città che nei comuni della provincia, in base ai finanziamenti assegnati, d'accordo con la Regione siciliana, per la legge 9 agosto 1954, n. 640.

(1374) « GRASSO NICOLOSI ANNA, SPECIALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere i motivi per i quali la S.G.E.S. (Società generale elettrica siciliana) non ha ancora provveduto alla elettrificazione delle frazioni di San Basilio, Badia Vecchia, San Marco del comune di Novara di Sicilia (Messina), con grave pregiudizio degli interessi di quelle popolazioni.

« L'interrogante chiede, in particolare, al ministro di sapere, inoltre, le ragioni per le quali tali lavori non sono stati inclusi nel programma 1958 e ciò, malgrado le precise assicurazioni fornite, in tal senso, dalla S.G.E.S. agli amministratori di quel comune.

(1375) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se l'Azienda mineraria italiana (A.M.I.), che gestisce la miniera di piombo e zinco in Monteneve (Bolzano), dipende da codesto Ministero, o, in caso negativo, se dipenda in qualche modo da altri organi dello Stato, da quali, in quale misura e in virtù di quale rapporto.

(1376) « BALLARDINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere:

1°) il numero e il tipo di cantieri per lavoratori disoccupati istituiti nella città e nei comuni della provincia di Palermo negli esercizi 1955-56, 1956-57, 1957-58;

2°) gli enti gestori dei suddetti cantieri.

(1377) « GRASSO NICOLOSI ANNA, SPECIALE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se ritenga opportuno intervenire decisamente presso l'amministrazione della miniera « Bambinello » del comune di Assoro per indurre la stessa a pagare le competenze arretrate agli 85 minatori della miniera stessa.

« Come sarà a conoscenza del ministro, infatti, i salari presso quella miniera vengono pagati saltuariamente ed a distanza di diversi mesi.

« Tale situazione irregolare ha determinato una grave situazione di tensione da parte delle maestranze.

« L'interrogante chiede in particolare al ministro di volere fare corrispondere dall'I.N.P.S. gli assegni familiari dal maggio alla data odierna.

(1378) « SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere se non ritenga opportuno ed equo disporre che una commissione d'inchiesta formata da elementi tecnici del Ministero e da rappresentanti delle categorie produttrici degli imprenditori e dei lavoratori provveda ad accertare le condizioni obiettive ambientali e di lavoro di imbarco e di stivaggio dei granulati di pomice alla rinfusa nell'isola di Lipari (Messina) e ciò prima che l'organo collegiale competente stabilisca, in via definitiva le relative tariffe.

« L'interrogante chiede, in particolare, al ministro di conoscere se non creda opportuno confermare, nelle more, la decisione già adottata, nel luglio 1958, dalla commissione del lavoro portuale di Lipari.

(1379) « SCALIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritengano di dover provvedere alla abrogazione ed all'accantonamento dei provvedimenti adottati ed annunciati sul divieto del

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

traffico pesante nelle giornate festive, tenendo conto del fatto che il modo non coordinato e difforme con il quale i diversi provvedimenti sono stati presi nelle varie provincie determina uno stato di confusione che pregiudica il normale svolgimento degli scambi e dei traffici e che i provvedimenti stessi menomano i diritti di circolazione per tutti i giorni dell'anno che gli autotrasportatori hanno acquisito col pagamento della tassa di circolazione ed ancora che la sospensione del traffico pesante non limita il danno a detti soli giorni giacché evidentemente gli autotrasportatori non possono iniziare il viaggio a largo raggio senza la certezza del rientro in sede prima dell'inizio del divieto.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere se non si ritenga di dover risolvere il problema delle strade italiane e quindi della circolazione in maniera che non si arrechi danno solo a determinate categorie di utenti.

(1380) « DE MICHELI VITTURI, GRILLI ANTONIO, CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quali difficoltà ancora si frappongono alla rapida liquidazione dei danni di guerra (beni italiani liberi in Jugoslavia) della signora Aldemira Griparich fu Domenico in Pellis (posizione n. 13185).

(1381) « DE MICHELI VITTURI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali difficoltà ancora si frappongono alla rapida definizione della pratica danni di guerra (in Austria) della signora Mattiussi Giovanna vedova Vidoni, di Artegna (posizione n. 1137).

(1382) « DE MICHELI VITTURI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del tesoro, per sapere se è a conoscenza del grave malcontento che si è venuto a determinare fra i dipendenti dello Stato, causa le disposizioni date con la circolare n. 43558 Rag. Gen. — Ispettorato generale di Finanza, Rep. 3, Div. XVII, riguardante la revoca del sistema delle deleghe fiduciarie; per sapere, quindi, se non ritenga opportuno revocare le disposizioni date, perché le attuali condizioni economiche degli statali non sono affatto migliorate.

(1383) « ROMEO, BARONTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se intenda esaudire il voto espresso dall'am-

ministrazione provinciale di Catanzaro fin dal 28 ottobre 1947, e recentemente ribadito, circa la istituzione in Catanzaro di un istituto tecnico femminile.

« Tale istituto rappresenta una necessità veramente sentita dalla popolazione dell'importante centro calabrese. A Catanzaro, infatti, l'istruzione tecnica professionale femminile viene impartita soltanto nella scuola professionale femminile « Bruno Chimirri » e nell'annessa scuola di avviamento a tipo industriale femminile: pertanto, oggi, le allieve della scuola anzidetta, nota per la lavorazione dei damaschi ed unica in Calabria a mantenere viva la tradizione dell'arte della seta, sono costrette, ove non abbiano i mezzi di trasferirsi in altra sede, ad interrompere il corso dei loro studi, con grave danno e tutte le ovvie conseguenze.

(1384) « CASALINUOVO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga necessario ed urgente provvedere alla definizione del problema riguardante il nuovo trattamento economico e di carriera del personale insegnante e direttivo della scuola di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 165 e se non intenda far sapere quali difficoltà ancora ostino alla preparazione dei decreti formali per ciascun insegnante e quindi indicare la data presumibile in cui tale lavoro potrà considerarsi ultimato.

(1385) « DE MICHELI VITTURI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non intenda urgentemente provvedere al pagamento delle indennità extratabellari agli insegnanti di ruolo ed incaricati delle scuole medie, dei quali numerosi non percepiscono tale emolumento sin dai mesi di aprile o di maggio 1958.

(1386) « DE MICHELI VITTURI, GRILLI ANTONIO, CRUCIANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno impegnare più cospicui stanziamenti di bilancio al fine di approntare le necessarie opere di difesa contro i fenomeni di erosione che da anni si vanno verificando sulla spiaggia adriatica, nelle zone di Viserba, Rivabella, Torre Pedrera e Bellaria-Igea Marina (Forlì).

« L'interrogante sottolinea l'urgenza di provvedere con tempestività alla costruzione delle necessarie scogliere frangiflutti, onde

garantire ai centri interessati la prosecuzione e lo sviluppo della fondamentale attività turistica.

(1387)

« BIGNARDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se risulta fondata la notizia che gli organi ministeriali si proporrebbero di disporre, a fini sperimentali, la chiusura temporanea nella provincia di Rovigo di un gruppo di aziende produttrici del gas naturale (metano) allo scopo di verificare se l'allarmante fenomeno dell'abbassamento delle terre, manifestato nel Polesine e che va sotto il nome di bradisismo, dipenda o meno dalla prolungata estrazione del metano o che questa ne costituisca un fattore concomitante.

« Se è vero che ci si accinge a disporre la citata chiusura delle aziende che saranno prescelte per l'esperimento, gli interroganti chiedono di conoscere se i ministri interrogati non ravvisino la necessità e l'opportunità di adottare adeguate misure e tempestivi provvedimenti in merito alle seguenti esigenze e cioè:

1°) nel determinare con precisione il periodo di durata della chiusura delle aziende dopo aver deciso la localizzazione dell'esperimento e le modalità della sua effettuazione;

2°) nel provvedere alla gravissima situazione in cui si verrebbero a trovare i lavoratori addetti ai pozzi che dovrebbero esser chiusi, conferendo ai dipendenti delle stesse aziende, per la durata del periodo di chiusura, le retribuzioni indispensabili al loro mantenimento;

3°) nel fissare un adeguato indennizzo a favore dei produttori del metano per ripagarli del danno che verrebbero a subire in seguito alla sospensione, seppur temporanea, della loro attività produttiva.

« Gli interroganti chiedono infine di conoscere quali provvedimenti d'ordine tecnico ed economico il Ministero dei lavori pubblici ha già adottato o intende adottare per affrontare in modo organico la ricerca e l'analisi di tutte le cause che concorrono a determinare il citato fenomeno del bradisismo, convinti come sono gli interroganti che detto fenomeno non può non influenzare lo sviluppo e la progettazione delle necessarie e tante volte auspicate opere di sistemazione idraulica del fiume Po e, particolarmente, del suo delta.

(1388)

« Busetto, Cavazzini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intenda prendere in considerazione, e come, il voto espresso da diverse amministrazioni provinciali di integrare le norme contenute nella legge 12 febbraio 1958, n. 126, sulla classificazione e sistemazione delle strade di uso pubblico con ulteriori norme che prevedano contributi e mezzi atti a fronteggiare le spese di manutenzione delle strade che saranno classificate provinciali ed a consentire la ultimazione di quelle opere che, all'atto del trasferimento delle strade, risultino in corso di esecuzione, rapportando il contributo di cui all'articolo 18 della citata legge non soltanto alle condizioni del bilancio delle singole amministrazioni interessate, ma anche alla lunghezza chilometrica delle strade in gestione di ciascuna provincia ed alla loro importanza dal punto di vista del traffico.

(1389)

« CASALINUOVO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per sapere se non ritengano opportuno di disporre perché l'isola di Bonelli Levante, sita in comune di Porto Tolle e di proprietà dell'Ente delle Tre Venezie, venga convenientemente difesa da nuove mareggiate affinché 460 ettari di terra costituenti l'isola stessa possano essere rapidamente messi a coltura assicurando in tal modo il lavoro a circa 80 famiglie di lavoratori attualmente disoccupati.

« Gli interroganti fanno presente che l'isola di Bonelli venne allagata nel 1957 e successivamente prosciugata. Ora gli interroganti chiedono l'intervento dei Ministeri competenti perché venga decisa la ricostruzione dell'argine a mare necessario alla difesa dell'isola così come è stato fatto nella località di Pila nello stesso territorio del comune di Porto Tolle.

(1390)

« Cavazzini, Busetto, Ravagnan ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza delle condizioni di intransitabilità del tronco stradale bivio Gen' e Cresia-Gairo scalo-bivio Carmine (Ogliastra-Nuoro) che è l'unica via di collegamento dei paesi di Terrenia, Jersu, Ulassai, Osini e Gairo con il capoluogo di provincia;

per sapere se non ritenga necessario far provvedere alla sollecita sistemazione e depolverizzazione del citato tronco stradale.

(1391)

« PIRASTU ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali provvedimenti intenda prendere per venire in aiuto a 34 famiglie di assegnatari del comune di Porto Tolle e precisamente di Polesine Camerini e Maddalena, ai quali l'Ente per la colonizzazione del delta padano ha revocato l'assegnazione dei poderi avvenuta fin dal 1954; revoca dovuta al fatto che i poderi assegnati a queste famiglie rimarranno a levante delle nuove arginature a mare quindi in zona non completamente garantita da solide difese dai pericoli di nuove mareggiate.

« Gli interroganti fanno presente che gli ex assegnatari rimarranno completamente ed improvvisamente privi di ogni mezzo di vita dopo aver lavorato, sotto la direzione dell'Ente di riforma, quattro anni a fecondare quelle terre dalle quali oggi vengono estromessi.

« Gli interroganti chiedono pertanto che alle famiglie degli assegnatari vengano nel più breve tempo possibile assegnati, dall'Ente per la colonizzazione del delta padano nuovi poderi in altre località, e chiedono infine che in attesa di tali nuove assegnazioni i lavoratori interessati vengano occupati dall'ente stesso in lavori di miglioria e trasformazione fondiaria.

(1392) « CAVAZZINI, Busetto, Ravagnan ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se non ritenga opportuno — secondo quanto è stato proposto anche recentemente in Francia — di obbligare con apposita disposizione gli utenti di motociclette e scouters a portare il casco di protezione onde ridurre le conseguenze, spesso gravissime degli incidenti stradali.

(1393) « BIGNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e della sanità, per sapere se non ritengano giusto e doveroso che gli enti assistenziali distribuiscono equamente il lavoro sanitario fra i medici che ne facciano richiesta, specie laddove vige il pagamento col sistema forfettario, ed il numero degli assistibili è tale da potere impegnare tutti i sanitari del luogo.

« Chiede inoltre di conoscere se essi si propongono di intervenire per eliminare quelle situazioni incresciose che si sono verificate in alcuni casi in seguito ad una vera e propria discriminazione attuata dalla Cassa mutua coltivatori diretti. Ad Ascoli Satriano,

malgrado in provincia di Foggia sia stato stipulato un accordo fra la Mutua coltivatori diretti e l'Ordine dei medici, per il quale era prefissato nel numero di 700 il massimale di assistibili per ciascun medico, e malgrado che il numero di assistibili della stessa mutua ammonti a 4.500, i sanitari convenzionati sono solo tre, di cui uno ufficiale sanitario in altro comune, mentre altri professionisti locali sono stati esclusi dalla convenzione, pur avendone fatto richiesta.

« Questa situazione ha creato un serio stato di disagio fra gli assistiti, tanto che moltissimi di essi hanno firmato una petizione per chiedere che anche un altro medico locale fosse convenzionato.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere perché l'I.N.A.M. e la mutua coltivatori diretti rifiutano di retribuire in base al loro tariffario le prestazioni extra (parti, aborti, interventi chirurgici, ecc.) praticati d'urgenza da medici non convenzionati. In tal maniera si arreca un serio danno economico all'assistibile che non trovando il medico convenzionato o non essendo questi competente in determinate branche, deve ricorrere ad altro medico corrispondendogli prontamente e direttamente l'onorario richiesto.

« Come esempio si cita il caso del dottor Rossi Francesco di Ascoli Satriano, al quale è stata rifiutata la liquidazione di prestazioni extra con il pretesto che non è convenzionato.

(1394) « CONTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e della sanità, per conoscere:

1°) quali provvedimenti intendono prendere a favore dei medici fiduciari dell'I.N.A.M. che, sospesi dalle commissioni provinciali I.N.A.M.-medici, hanno presentato ricorso alla commissione centrale I.N.A.M.-medici, ora non più in grado di funzionare a seguito del ritiro dei rappresentanti della Federazione nazionale degli ordini dei medici.

« Grave è il danno economico dei suddetti sanitari, molti dei quali avrebbero ripreso il loro lavoro se la commissione avesse esaminato i ricorsi. Tenuto conto dell'alto numero dei ricorrenti, circa 600, l'interrogante chiede se i ministri non ritengano di doversi adoperare affinché, poste temporaneamente da parte le ragioni di contrasto fra l'I.N.A.M. e la Federazione degli ordini, la commissione centrale sia posta in grado di esaminare i ricorsi pendenti,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

« Nel caso che ciò non sia possibile l'interrogante chiede un intervento dei ministri perché, sulla base di un accordo fra le parti, siano sospesi i provvedimenti a carico dei medici fino a quando la commissione centrale non sarà in grado di funzionare;

2°) se ritengono che possa svolgersi con efficacia l'assistenza sanitaria ai mutuati dell'I.N.A.M., quando detto istituto denuncia i sanitari alle commissioni I.N.A.M.-medici, accusandoli di iperprescrizioni. (A titolo di esempio si cita il caso del dottor Rossi di Ascoli Satriano (Foggia) sospeso per iperprescrizione per la durata di diciotto mesi). Non ritengono i ministri interrogati che ciò si tramuti in un'aperta pressione sul medico, perché questi pieghi e sacrifichi le esigenze dei mutuati e le proprie responsabilità all'indirizzo amministrativo dell'istituto?

(1395)

« CONTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se è vero che il dottor Liguori Francesco fu Luigi ricopre la carica di vice commissario al comune di Poggiomarino (Napoli) pur essendo sotto giudizio presso il tribunale di Napoli per fatti inerenti all'amministrazione civica da lui presieduta in qualità di sindaco.

« Quali misure intende prendere nel caso ciò rispondesse a verità.

(1396)

« FASANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per risolvere la pratica di pensione di guerra (1915-18) n. 986798 e la pratica di pensione di guerra (1940-43) n. 1598889 del signor Troya Savino, a tutt'oggi giacenti presso il competente ufficio.

(1397)

« CARADONNA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare, tenuto conto dello stato di disagio morale ed economico in cui vivono i dipendenti della amministrazione della difesa, perché:

a) siano aumentati i fondi necessari, per l'esecuzione di lavoro straordinario, nella misura di almeno 24 ore mensili, per ogni dipendente civile;

b) sia concesso un « premio in deroga » a tutto il personale civile, da corrispondersi, semestralmente, di eguale importo, per esigenze di vita, sia per il personale salariato, quanto per gli impiegati dei gradi inferiori;

c) siano adeguati i soprassoldi e le indennità vigenti;

d) sia proceduto alla sollecita revisione degli organici del personale civile di ruolo;

e) sia effettuata la copertura delle vacanze esistenti, mediante più frequenti riunioni del consiglio di amministrazione.

« L'interrogante chiede, inoltre, al ministro di sapere se non ritenga opportuno di procedere, per quanto riflette il personale salariato:

1°) alla sollecita soluzione della nota ed annosa questione dei « pagati », per tutti i giorni dell'anno;

2°) alla sollecita corresponsione degli scatti arretrati;

3°) alla definizione delle pratiche riguardanti il passaggio a permanenti ed alle nomine a capi operai.

(1398)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intende intervenire presso i comuni di Casoria e di Casavatore (Napoli) per sollecitare la ultimazione dei lavori nella strada di via Locatelli sospesi da tempo.

« La sospensione dei lavori suddetti ha provocato seri danni sia alla cittadinanza che alla popolazione per la conseguente interruzione del traffico.

« La strada suindicata è situata nelle circoscrizioni dei due comuni suddetti.

« Se intende infine intervenire presso il comune di Casoria per la riparazione delle strade di via Libertà, via Elena e via Nuova Cassano. Tali strade, infatti, sono assolutamente impraticabili.

(1399)

« FASANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga giusto, allo scopo di venire incontro ad una benemerita categoria di insegnanti, farsi promotore di un provvedimento legislativo, che consenta:

1°) l'istituzione di ruoli speciali degli insegnanti delle scuole popolari, a similitudine di quanto è già avvenuto per quelli delle scuole carcerarie;

2°) l'aumento degli stipendi, l'estensione dell'assistenza sanitaria da parte dell'E.N. P.A.S., nonché la concessione a favore dei medesimi della tariffa ferroviaria differenziale C.

(1400)

« SCALIA ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga opportuno farsi promotore di un provvedimento legislativo, in base al quale la graduatoria degli idonei del concorso magistrale soprannumerario sia considerata ad esaurimento.

(1401)

« SCALIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza del grave stato di disoccupazione che colpisce il comune di Cavriglia (Arezzo) dove l'occupazione della mano d'opera nelle miniere di lignite — unica fonte di lavoro — va passando dalle precedenti 2.500 unità alle cinque-seicento circa.

« Se gli è noto che le assunzioni a questi limitati posti di lavoro vengono effettuate dalle società Santa Barbara e Selt-Valdarno attraverso la chiamata diretta e col passaggio diretto da altre ditte operando gravi discriminazioni politiche a danno soprattutto degli operai residenti in quel comune.

« Se non ritiene opportuno intervenire per porre fine a questa grave situazione e perché le prossime assunzioni alla centrale elettrica Santa Barbara siano fatte esclusivamente dall'ufficio comunale di collocamento attraverso la commissione di collocamento ivi esistente.

(1402) « BECCASTRINI, BARDINI, TOGNONI, ROSSI MARIA MADDALENA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere se ritiene di poter risolvere con provvedimento interno la questione dell'elevazione dei limiti di età per l'ammissione nei ruoli dei lavoratori portuali, conformemente alle assicurazioni date dal ministro Cassiani in sede di Commissione dei trasporti al Senato, quando venne esaminato il disegno di legge presentato dai senatori Zucca e Negro.

(1403)

« ADAMOLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se, nell'ambito della preventivata riorganizzazione della stazione ferroviaria di Vercelli, non sia stato previsto lo spostamento del tronco della linea Vercelli-Alessandria che chiude ad occidente la città vietandole qualsiasi espansione edilizia ed industriale; oppure se non sia stata per lo meno prevista l'attuazione, di concerto con le amministrazioni locali interessate, di due cavalcavia o sottopassaggi in corrispon-

denza della confluenza nella città vercellese della statale n. 11 Torino-Milano e della provinciale Torino-Vercelli.

(1404)

« FRANZO RENZO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei lavori pubblici, per conoscere:

1°) se sono informati che le ditte appaltatrici dei lavori di costruzione dell'autostrada del Sole nel tratto che attraversa la provincia di Bologna violano costantemente i contratti di lavoro, le disposizioni sul collocamento e sul capitolato tipo di appalto;

2°) che tali violazioni hanno originato nelle maestranze addette ai lavori un grave stato di malcontento e di disagio sfociato in ripetute manifestazioni di protesta ed infine in un compatto sciopero attuato lunedì 15 settembre 1958. Si desidera sapere se e quali provvedimenti il Governo intende prendere in proposito.

(1405)

« ARMAROLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere quali provvedimenti intendono prendere per evitare la progressiva decadenza e la smobilitazione produttiva dell'azienda Cogne di Imola. Di recente la direzione ha deciso la riduzione dell'orario di lavoro a 24 ore settimanali impartendo disposizioni di facilitazioni per tutti coloro che intendono risolvere i rapporti di lavoro determinando con ciò la dispersione di quelle maestranze specializzate e qualificate indispensabili al futuro potenziamento e rinnovamento tecnico-produttivo dell'azienda che costituisce la base fondamentale della vita economica della città.

(1406)

« ARMAROLI ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali siano i motivi che nella costruzione della « Autostrada del Sole » ritardano, per il tratto Firenze-Roma, la realizzazione del progetto delle Valli, visto che il tracciato in esso previsto, per la sua maggiore brevità, per la sua riconosciuta idoneità tecnica, per la sua accertata economicità, per la possibilità di una sua immediata esecuzione, è ve-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 17 SETTEMBRE 1958

ramente il più rispondente ai reali interessi nazionali.

« Gli interpellanti rilevano che la risoluzione degli interessi locali, a tutti ugualmente cari, deve avvenire non deformando con il tracciato la natura ed il fine che la grande arteria si propone di conseguire, ma realizzando una ben dosata e strutturata rete di raccordi autostradali, alla cui definitiva localizzazione debbono dare il concorso della loro esperienza e conoscenza gli organi locali e provinciali.

(62) « LOZZELLI, PENAZZATO, QUINTIERI, BARZINI, BOZZI, CARADONNA, GERMANI, PENNACCHINI, VILLA RUGGERO, BADALONI MARIA, STORTI, SIMONACCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere, in merito alla grave decisione, adottata dal Consiglio dei ministri nella seduta del 16 settembre 1958, di mantenere in vita con artificiosa motivazione il sovrapprezzo sulla benzina anche oltre la fine del prossimo ottobre:

1°) se il Governo ritenga lecito e corretto nei confronti dei diritti costituzionali e politici del Parlamento di scavalcare con ostentata noncuranza il voto espresso nella seduta del 1° agosto 1958 dalla Camera dei deputati e tendente ad ottenere entro il giorno 10 dello stesso mese l'abolizione dell'ormai ingiustificato balzello;

2°) quale valore d'ora innanzi il paese ed il Parlamento dovranno attribuire, su qualsiasi argomento, agli impegni e alle promesse ed alle dichiarazioni formali dei ministri in carica e dello stesso Presidente del Consiglio;

3°) quali criteri tecnici ed etici ispirino l'azione del Governo in materia di politica fiscale, sospingendolo a gravare ulteriormente la pressione su consumi certamente necessari e già fortemente colpiti, e producendo così grave danno non soltanto agli automobilisti ed ai trasportatori, che pagano il prezzo di benzina più alto e più tassato esistente nel mondo, ma anche agli utenti dei servizi automobilistici ed a tutte quelle vaste attività lavorative di natura industriale, agricola, commerciale e turistica sulle quali fatalmente si ripercuote il provvedimento governativo.

(63) « BRUNO ROMANO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dell'interno per conoscere l'esatta situazione dei fatti verificatisi a Savona, di cui

ha dato larga notizia la stampa, e che, mettendo in luce paradossali situazioni di disamministrazione nell'ambito di quella amministrazione comunale, hanno determinato gravi motivi di turbamento nella pubblica opinione con riflessi anche su piano nazionale.

« Gli interpellanti reputano opportuno che l'opinione pubblica sia informata dei risultati dell'inchiesta amministrativa giustamente ordinata dal ministro dell'interno, e chiedono di essere resi edotti delle misure adottate o che si intendano adottare in conseguenza dell'inchiesta.

(64) « LUCIFREDI, BOLLA ».

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

GONELLA GIUSEPPE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GONELLA GIUSEPPE. Sollecito lo svolgimento di una mia interpellanza, diretta al ministro dell'interno, sui fatti verificatisi nell'amministrazione comunale di Savona.

PRESIDENTE. La Presidenza interesserà il ministro competente.

La seduta termina alle 22,40.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 11 e 16,30:

1. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (64) — *Relatore:* Armani.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (63) — *Relatore:* Colasanto.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI