

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 22 LUGLIO 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG
Congedi:	
PRESIDENTE	181
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti nell'esercizio 1948-49 della somma di lire 20 miliardi da prelevare dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano approvato con la legge 4 agosto 1948 n. 1108 (Approvato dal Senato) (710)	181
PRESIDENTE	181, 187, 191, 194, 195
VIOLA, <i>Relatore</i>	182
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i> 183, 192, 195	183, 192, 195
MONTERISI	184
PETRUCCI	184
CARONITI	185
FIRRAO	185
DUCCI	186, 191
TROISI	186
SALA	186
PERTUSIO	187
SEMERARO SANTO	188
DE MARTINO CARMINE	189
MAROTTA	189
COLASANTO	190
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	191, 192
IMPERIALE	194
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	195

La seduta comincia alle 9,30.

Sono presenti:

Angelini, Babbi, Baldassari, Borsellino, Cara, Caroniti, Cerabona, Colasanto, Corbino, Corona Giacomo, De Martino Carmine, De Palma, Ducci, Firrao, Gorini, Imperiale, Maniera, Marotta, Momoli, Monterisi, Pecoraro, Pertusio, Petrucci, Sala, Salvatore, Spoleti, Tomba, Troisi, Veronesi e Viola.

Intervengono il Ministro dei trasporti, Corbellini e il Sottosegretario di Stato Mattarella.

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che gli onorevoli De Caro Gerardo, Farinet, Nicotra Maria Pera e Viale, sono in congedo.

Discussione del disegno di legge: Utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti nell'esercizio 1948-49 della somma di lire 20 miliardi da prelevare dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108. (Approvato dal Senato). (710).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti nell'esercizio 1948-49 della somma di lire 20

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

miliardi da prelevare dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108.

Questo disegno di legge è stato già approvato dal Senato.

Avverto che la Commissione sarà integrata, per la discussione di questo disegno di legge, dall'apposita Sottocommissione finanziaria.

Invito l'onorevole Relatore ad esporre la sua relazione.

VIOLA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, io penso che non vi sia nessuno fra noi che, avendo visitato le varie regioni d'Italia subito dopo la liberazione, non abbia riportato l'impressione che per riattivare la rete ferroviaria dello Stato dovessero occorrere enormi mezzi e vari lustri di lavoro.

Siamo invece a soli quattro anni dalla liberazione e le ferrovie dello Stato funzionano, e funzionano in maniera abbastanza soddisfacente.

Prima ancora del settembre 1947 si fecero cose notevoli. Dopo questa data, 70 miliardi di lire permisero all'onorevole Ministro dei trasporti di soddisfare le esigenze più urgenti. Lo stesso decreto legislativo del 14 settembre 1947, n. 877, che autorizzava la spesa dei 70 miliardi permetterà all'onorevole Ministro dei Trasporti di spendere 57 miliardi durante l'esercizio finanziario testé cominciato e di spenderne altri 38 nell'esercizio 1950-1951, oltre ai 10 miliardi che, ripartiti in tre esercizi, saranno messi a disposizione dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Si tratta dunque di uno stanziamento complessivo di 175 miliardi, cifra considerevole, non c'è dubbio, ma che tuttavia non risolve il complesso problema della ricostruzione ferroviaria. E non potrebbe risolverlo, dato il gran numero di carri, di carrozze, di bagagliai, di elettromotrici, di elettrotreni, di automotrici da sostituire o da moltiplicare, specie in considerazione del fortemente aumentato traffico dei passeggeri, e dato inoltre che vi sono ancora innumerevoli ponti, centrali elettriche, apparecchi di segnalazione e di sicurezza da riparare o da ricostruire.

La necessità di nuove assegnazioni di fondi era dunque evidente.

Per fortuna, in soccorso del Tesoro italiano è venuto il Fondo lire, è venuta cioè la Commissione dell'E.C.A., la quale consentì l'utilizzo di venti miliardi di lire per la ricostruzione ferroviaria, in modo pressoché esclusivo, per il Mezzogiorno, conformemente

allo spirito della legge 14 giugno 1945, n. 374.

La missione E.C.A. in Italia prese qualche precauzione, questo è vero: chiese cioè di dar corso alla erogazione dei 20 miliardi non prima di aver fatte tutte le altre erogazioni. Ma non vediamo la ragione per cui la Delegazione italiana avrebbe potuto non essere in ciò d'accordo.

L'articolo 1 del disegno di legge che stiamo esaminando è chiaro. Voi avrete visto che si parla nell'articolo 1 dell'esercizio finanziario 1948-49. La ragione è questa: che le merci provenienti dall'America riguardano l'esercizio 1948-49. Sono merci che bisogna vendere per costituire il fondo lire, il quale sarà utilizzato praticamente nell'esercizio 1949-50.

Detto articolo dice che 16 miliardi e 800 milioni dovranno servire per lavori e forniture interessanti l'Italia meridionale ed insulare. Il riparto sarebbe il seguente: 8703 milioni per dare impulso alle costruzioni di materiale rotabile nel Mezzogiorno; 1800 milioni per iniziare l'elettrificazione delle linee della Sicilia e costruire le centrali termoelettriche di Messina e di Palermo; 6297 milioni per eseguire urgenti lavori ed impianti fissi. Esempio: la ricostruzione della stazione di Napoli; il miglioramento dell'attrezzatura lungo le linee e nelle stazioni; la costruzione di fabbricati e di alloggi, di ponti, di impianti elettrici, telegrafonici, ecc.

I rimanenti 3200 milioni saranno assegnati all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — per dare impulso all'esecuzione e al completamento di linee interessanti la rete delle ferrovie e tramvie concesse, ed ai trasporti urbani esercitati da Aziende municipalizzate o in maggioranza di proprietà del comune.

Di questi 3200 milioni, 1700 saranno destinati a lavori e forniture interessanti l'Italia meridionale ed insulare al pari degli altri 1500 milioni che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato preleverà, quale fondo integrativo, dalle voci straordinarie del proprio bilancio.

Onorevoli colleghi, ho finito. Ebbi l'incarico di riferire su questo disegno di legge nel tardo pomeriggio di ieri. La mia breve relazione non poteva perciò differenziarsi gran che da quella analoga del Senato. E tuttavia certo che nulla o ben poco avrei potuto aggiungere, specie se si consideri che i fondi sono derivati da precisi accordi intervenuti fra l'E.C.A. e la Delegazione italiana.

Io penso che faremo tutto il nostro dovere se metteremo l'onorevole Ministro nelle condizioni di poter subito disporre di questi fondi, senza i quali non potrebbe in questo momento progredire la ricostruzione ferroviaria nell'Italia meridionale e insulare.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Volevo precisare qualche cosa in aggiunta di quello che ha esposto l'onorevole Viola.

Sapete che il fondo lire si costituisce attraverso la vendita di materie prime che provengono dall'America e sono collocate in Italia per necessità della ripresa economica del nostro Paese.

Questo ricavato della vendita va al Ministero del tesoro, per costituire il cosiddetto « pignatino » dal quale la missione E.C.A., d'accordo col Governo italiano preleva i fondi con un programma preventivamente elaborato per avere una visione generale dell'impiego dei fondi stessi secondo i bisogni non soltanto immediati, ma generali e complessi della ripresa economica dell'Italia.

La situazione del fondo E.R.P. al 30 giugno porta che le assegnazioni sono 125 miliardi, mentre le merci arrivate o in corso di arrivo sono 170 miliardi. Quindi siamo ancora in fase di costituzione del fondo lire. Per questo motivo la legge in esame ci consente di impiegare i fondi da essa stabiliti per la ricostruzione ferroviaria soltanto quando le disponibilità di cassa del fondo lire si saranno manifestate e potranno venir messe a disposizione.

L'urgenza del provvedimento ha una ragione particolare. È necessario preparare i provvedimenti dei lavori da eseguire, le gare di appalto, ecc.

Noi speriamo che il fondo lire nel frattempo si costituisca e consenta al Ministero del tesoro di darci i fondi nel più breve tempo possibile. Se ciò non facessimo subito, dovremmo tenere in sospenso determinati lavori che si inquadrano nel piano generale e quindi ritarderemmo l'attuazione del nostro programma di ricostruzione.

Noi desidereremmo far coincidere il giorno in cui si può pagare il lavoro con quello in cui il lavoro viene effettivamente iniziato.

Dico ciò soprattutto per tranquillità della Commissione finanze e tesoro. L'E.C.A. ha compreso l'urgenza della nostra necessità di ricostruire. Fin dall'anno scorso si diceva e si dice tuttora che nel piano della ricostruzione europea italiana i lavori di carattere straordinario o di carattere di mano d'opera poco qualificata, oppure di muratori, potevano essere soddisfatti dal fondo E.R.P., cioè sodi-

sfatti da un complesso di provvedimenti per cui venivano autorizzati dei lavori, dei piani di case e così via.

L'E.C.A. ci ha suggerito che con questa parte dei suoi fondi dobbiamo invece incrementare quell'attività che ancora non è efficiente, specialmente nell'Italia meridionale, cioè la parte della industria meccanica.

Che cosa è successo nel dopoguerra nell'industria meccanica meridionale?

Nel 1945 abbiamo avuto la liberazione; però i grossi centri industriali napoletani, siciliani ed alcuni anche della Puglia sono stati requisiti dalle autorità militari alleate per produzioni di guerra. Tale requisizione è durata sino al 1947.

In tale periodo, dunque, l'Italia meridionale non ha potuto produrre nel campo della ricostruzione quel materiale rotabile di cui avevamo invece urgente bisogno. Liberati i cantieri meridionali dalla occupazione militare alleata, questi per mettersi in condizioni di produrre materiale ferroviario, avevano bisogno di determinate attrezzature.

Allora dicemmo: queste attrezzature non dovranno essere conformi alla nostra potenzialità economica immediata, in quantoché se facessimo ciò vi daremmo poco lavoro che non giustificerebbe le gravi spese sostenute per le attrezzature.

Noi del Ministero dei trasporti, ricostruttori del materiale rotabile, ci impegniamo fin d'ora a garantirvi che nei futuri finanziamenti avrete assegnato un volume di lavoro che per voi rappresenti la continuità di quello subito assegnato in modo da poter rendere redditizia l'attrezzatura che avete fatto.

Per esempio, nell'Italia meridionale, alla fine della liberazione non eravamo in grado di riparare o costruire elettromotrici, perché nessuna attrezzatura dell'Italia meridionale poteva essere impiegata per costruzioni elettromeccaniche.

Questa era una condizione anormale delle attività elettromeccaniche italiane che ci obbligava a servirci solo delle industrie settentrionali e noi abbiamo ritenuto allora di spingere le attività meridionali a fare non soltanto elettromotrici, ma ad attrezzarsi anche per la costruzione di qualche altro motore elettrico di natura diversa specialmente nel campo navale.

Abbiamo così iniziate le assegnazioni di lavoro all'Italia meridionale, lavoro tendenzialmente complementare di quello dell'Italia del Nord, in modo che fosse risultato redditizio per le aziende che lo eseguivano.

L'Italia del Nord ha potuto produrre subito, dopo la fine della guerra, perché l'epopea partigiana aveva salvato, come è noto, presso che totalmente le industrie.

Ecco dunque la ragione per cui si dà ora all'industria meridionale un forte lavoro di costruzione del materiale rotabile.

Ma c'è poi anche un'altra considerazione.

Quando noi abbiamo in Sicilia una locomotiva a vapore od elettrica, che abbia bisogno di essere riparata, noi siamo costretti oggi ad inviarla a Napoli o più al Nord. È possibile mai che si debba mandare una locomotiva ad oltre 500 chilometri di distanza per farla riparare? La Sicilia, ad esempio, dovrebbe essere autosufficiente per tali riparazioni e quindi occorre provvedere in tal senso.

Si tratta dunque non soltanto di sollevare l'Italia meridionale da quella situazione di depressione economica in cui versa, ma anche e soprattutto di realizzare un equilibrio produttivo nella nostra produzione elettromeccanica ferroviaria tra il Settentrione e il Sud; il che costituisce indubbiamente un concetto sano di ripartizione del lavoro.

La seconda parte della ricostruzione è quella edile, per la quale è stato stabilito in linea di massima, nel programma generale, un determinato numero di lavori.

Anche qui la Commissione ha detto: poiché noi dovremo darvi degli altri finanziamenti nei prossimi esercizi e dobbiamo quindi seguire un certo criterio di priorità e d'urgenza nella ricostruzione, incominciamo a fare un piccolo programma iniziale di questi lavori, che sono o lavori in corso, o lavori già interrotti in attesa di finanziamento.

Per i lavori edili intanto provvederanno le assegnazioni sul piano Fanfani o sui lavori pubblici.

Indubbiamente anche il problema successivo di lavori ferroviari si affronterà; il piano Marshall è triennale e noi potremo quindi, proseguire nel nostro lavoro con un programma organico a lungo termine.

I responsabili dell'amministrazione ferroviaria hanno studiato i programmi di impiego dei venti miliardi anche per altri lavori che non fossero nel Meridionale, come ad esempio per la metropolitana di Roma. Posso dire ad ogni modo che, nel complesso, l'Italia meridionale avrà il vantaggio globale di questi venti miliardi circa perché altri fondi saranno all'uopo destinati, come è ricordato nella relazione alla legge.

Concludendo, il primo concetto da affermare è quello che si riferisce alla necessità

di dare oggi un minimo di vita alle industrie meridionali che faticosamente si sono riattezzate e ricostruite dopo i disastri della guerra. Il secondo concetto è quello che si riferisce all'esigenza di spendere questo denaro il più presto possibile.

È ben vero che la missione E.C.A. ha dichiarato che questi denari saranno gli ultimi ad essere corrisposti, perché prima si dovrà provvedere all'agricoltura, ai lavori pubblici, ecc.; ma noi abbiamo accettato questa condizione, per l'urgenza di predisporre i piani di lavoro. L'essenziale è che il denaro arrivi effettivamente, perché, quando si ha questa sicurezza, gli interessati si tranquillizzano e possono dare alacremente inizio ai lavori, anche correndo l'alea di avere dei pagamenti differiti nel tempo.

MONTERISI. Io ringrazio anzitutto l'onorevole Ministro di questa assegnazione di fondi all'Italia meridionale.

Desidero poi richiamare la sua attenzione su una questione particolare. Se non sono errate le notizie che mi sono pervenute, è stata già fatta l'assegnazione in programma alla tramvia Bari-Barletta, che mi sta veramente a cuore, perché è in condizioni così disastrose che fa paura soltanto a vederla marciare. Essa è a scartamento ridotto in sede stradale e collega sei grossi centri che voi conoscete almeno di fama: Andria, che vi è nota per i recenti eventi, centro di ben 70.000 abitanti, Corato che ha essa pure più di 50.000 abitanti, Ruvo, Terlizzi, Bitonto e Modugno che hanno pure complessivamente oltre 70.000 abitanti, per cui si arriva fra tutto ad oltre 200.000 anime. Si tratta inoltre di centri della più grande importanza agricola, giacché sono fra i maggiori produttori di mandorle, olio, e frutta. È quindi gravissimo che a tutt'oggi ci sia una « caffettiera » di quella sorta, un « trabaccolo » come quello, che rischia di saltare dai binari da un momento all'altro, per collegare questi centri.

Vorrei quindi pregare l'onorevole Ministro di fare per queste linee uno stanziamento totale, tenendo presente che si tratta di una questione che si va agitando da oltre 50 anni. Nella speranza che l'onorevole Ministro voglia accontentarci, lo ringrazio anticipatamente, sicuro che quelle popolazioni non resteranno deluse.

PETRUCCI. Rivolgo un vivissimo ringraziamento a coloro che si sono preoccupati di far pervenire qui questo disegno di legge molto importante per il Mezzogiorno e per le isole; sento, in particolare, il dovere, non

come funzionario, ma come cittadino italiano, di rivolgere un plauso all'onorevole Ministro Corbellini, per quello che ha fatto.

Io ho percorso buona parte della rete ferroviaria: ho visto la situazione in cui ci siamo venuti a trovare dopo la guerra, ho visto i ponti distrutti e posso quindi valutare tutte le provvidenze che si sono realizzate: sento quindi in coscienza che, tributando questo plauso, non faccio se non il mio dovere di cittadino.

Poiché, inoltre, il disegno di legge tratta anche della elettrificazione delle linee siciliane e della costruzione di centrali termo-elettriche in Sicilia, nonché di quei lavori che sono in corso da parte dell'Ispettorato, io, quale siciliano, sono sicuro di interpretare il pensiero di tutti i deputati siciliani nel pregare l'onorevole Ministro che voglia compiacersi di seguire questi lavori perché abbiano un impulso veramente notevole, impulso che è giusto che abbiano. Noi ci attendiamo dal Ministro Corbellini tutto quello che egli può fare per la nostra Sicilia.

Desidero anche che queste opere abbiano luogo con la maggior possibile sollecitudine, perché la disoccupazione è grave in Sicilia e specialmente a Palermo. Mi propongo comunque di presentare un ordine del giorno al riguardo.

CARONITI. Desideri fare alcune considerazioni dopo le belle parole pronunciate dagli onorevoli Petrucci e Monterisi, poiché quello che si sta facendo con questo disegno di legge è molto poco, anzi, direi, è una goccia d'acqua. Quando si parla di elettrificazione della rete sicula si tratta di un lavoro che è di interesse nazionale e non di interesse della sola Sicilia e che, perciò, va anche a vantaggio delle industrie del Nord.

Apparentemente, perciò, queste sembrano delle somme stanziare per la Sicilia, ma in effetti, ripeto, vanno a finire alle grandi industrie del Nord.

Non solo, ma il tratto di linea Messina-Barcellona per il quale si parla di elettrificazione, rappresenta la ventesima parte delle linee che si devono elettrificare in Sicilia; dell'elettrificazione delle ferrovie siciliane si parla non da adesso; esse dovevano essere elettrificate sin dal 1942 e siamo al 1949 ed ancora non si è elettrificato nulla. Mi sembra che la somma di 800 milioni faccia ridere per simile opera.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Si tratta di 1 miliardo e 800 milioni.

CARONITI. Sono una bella cosa, ma occorre ben altra somma.

Bisogna tener presente che la Sicilia oggi esporta più del doppio dell'anteguerra e che il movimento ferroviario in Sicilia è in continuo aumento. Del resto l'esportazione di merce va tutta a vantaggio della Nazione e la Sicilia risente solo una parte dei benefici. Vorrei pregare, altresì, di tener presente che la città di Messina è stata fra tutte le città d'Italia la più colpita e che, fra tanti guai, ha avuto il 95 per cento delle case distrutte a causa della guerra: laggiù si è avuto un fenomeno peggiore del famoso terremoto del 1908. Il numero degli alloggi destinati ai ferrovieri di Messina oggi è di 200 in meno dell'anteguerra; cosa che pesa moltissimo sulle condizioni della classe dei ferrovieri messinesi, specialmente se si tiene presente che la popolazione ferroviaria è raddoppiata rispetto al 1939 perché doppio è il traffico attraverso lo stretto di Messina.

Prego, perciò, l'onorevole Ministro di stanziare delle somme per la ricostruzione degli alloggi ferrovieri in Messina, tenendo in evidenza che le distruzioni subite da quella città per gli effetti della guerra non sono paragonabili a nessuna altra zona d'Italia. Tra l'altro vi sono ancora più di 2 mila baracche nei dintorni, che rimontano ad oltre 40 anni addietro ed in ciascuna delle quali sono ammassate in media 20 persone.

Desideri anche che alle imprese di Messina (ad esempio l'impresa Rodriguez, che è attrezzata per la riparazione delle locomotive) fosse dato un po' di lavoro perché a volte, per l'intempestività delle ordinazioni, si è costretti ad eseguire dei licenziamenti e si verificano fra i lavoratori agitazioni che spesso raggiungono una certa gravità. Un'altra ditta messinese che nel passato ha avuto delle ordinazioni per fonderia adesso è ferma e quindi non può più dare lavoro ai suoi dipendenti.

Prego quindi l'onorevole Ministro dei trasporti di tener presenti queste mie considerazioni e di darmi qualche assicurazione.

FIRRAO. Non starò ad esaminare il disegno di legge nei suoi dettagli: desidero fermarmi solamente su due concetti espressi dall'onorevole Ministro.

Per il primo di essi devo dar subito atto al Ministro e compiacermi con lui per il criterio che è stato adottato circa l'impiego di questi fondi. Indubbiamente, col portare il livello economico delle zone depresse dell'Italia meridionale ad una più alta quota si viene incontro anche ai bisogni dell'Italia settentrionale. È troppo logico che in una visione unitaria del nostro paese, in cui una parte è più sovrabbondante di ricchezza ed un'altra

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

più povera, la più ricca dovrà sovvenire alla più povera. Se la più povera risale quota, evidentemente ne beneficia la più ricca, che è alleggerita nei suoi oneri verso la prima. Questo concetto di impiego di somme per l'Italia meridionale va incoraggiato e va data lode al Ministro di aver attuato con questo primo gruppo di lavori siffatto criterio.

Forse, sarei d'accordo con l'amico onorevole Caroniti che questo aiuto è troppo limitato, ma non posso farne colpa al Ministro, perché si tratta di fondi che sono stati messi a disposizione dagli accordi italo-americani.

Un altro punto della relazione del Ministro che mi ha interessato — ed anche in questo sono con lui concorde e me ne compiaccio con lui — è il criterio di accelerare i tempi e di spendere il denaro al più presto possibile.

Vorrei però che questo criterio fosse adottato per tutti gli altri lavori del Ministero dei trasporti. Vi sono, per esempio, dei fondi stanziati per certe ferrovie che il Ministro conosce, dove somme per l'ammontare di 650 milioni stanno a marcire nelle casse del tesoro e non si spendono. Ora, vorrei che il Ministro trovasse anche qui il modo di far spendere rapidamente tali somme. Questo criterio pertanto è da incoraggiare vivamente.

DUCCI. Onorevoli colleghi, desidero che in quanto sto per dire non vogliate vedere nessuna volontà di porre una remora né implicite né esplicite per quanto riguarda gli stanziamenti in discussione.

È stata una spiegazione interessantissima quella dell'onorevole Ministro. Ma, a mio modo di vedere, sarebbe stato forse meglio che oltre a questa spiegazione, l'onorevole Ministro ci avesse fornito — come qualche volta gentilmente ha fatto, mandandoci per iscritto le linee generiche dei lavori che si dovevano fare — qualche dettaglio un po' più preciso, senza scendere in particolari, ma dando una visione molto più vasta ed ampia dell'impiego di questi 20 miliardi.

L'onorevole Viola si è scusato della sua relazione in verità breve, ma non gli si può fare alcun rilievo, perché col materiale che aveva a disposizione era impossibile fare qualche cosa di più.

Disporre di 20 miliardi con questa «relazioncina» del Senato è arduo ed era preferibile che almeno il Ministro avesse dato dei ragguagli più precisi.

Ad ogni modo insisto perché l'onorevole Ministro molto brevemente voglia esporci in maniera sintetica, quali sono le sue vedute sull'impiego di questi 20 miliardi. In parte

ha già espresso il suo pensiero su ciò in maniera molto chiara e precisa, ma noi desidereremmo che ci mettesse in condizioni di avere una idea più chiara, anche perché succede questo: gli interessati richiedono a noi delle spiegazioni che non sarebbe male fossimo in grado di poter dare in maniera più precisa senza doverci tenere sempre sulle generali perché manchiamo di dati.

Riferendomi a ciò che ha detto l'onorevole Monterisi, mi sembra che il concetto dell'onorevole Ministro sia giusto; cioè che occorre dare all'Italia meridionale tutto ciò che va dato, sino a giungere all'autosufficienza e che sia inutile scendere in particolari in merito a ciò che si può dare alla ferrovia di Barcellona o a quella di Messina.

Insisto perché l'onorevole Ministro ci esponga brevemente quali sono le sue intenzioni future sui lavori.

TROISI. La Sottocommissione finanze e tesoro manifesta il suo parere favorevole all'accoglimento di questo disegno di legge, che concerne un piano di ricostruzione veramente notevole, e i cui mezzi vengono prelevati da un fondo speciale proveniente dagli aiuti E.R.P. Ho fiducia nell'attuazione di questo piano di ricostruzione, che arrecherà dei vantaggi economici al Mezzogiorno ed al sistema delle sue comunicazioni con un riflesso notevole su tutto il Paese, perché verterà a rafforzare l'unità economica della Nazione. Un buon sistema di trasporti è la premessa per una circolazione più agevole delle merci e delle persone.

Colgo questa occasione per manifestare due voti che sono l'espressione di aspirazioni annose da parte delle popolazioni pugliesi.

Il primo è già stato accennato dall'onorevole Monterisi e riguarda la destinazione dei fondi in modo da procedere al completamento della ferrovia Bari-Barletta, già iniziata nel primo tronco Barletta-Andria. Si tratta di grossi centri interni, i quali ancora non conoscono la macchina a vapore. Perciò dall'avvicinamento di queste popolazioni si potranno indubbiamente avere dei benefici effetti sociali, morali, ecc. Rinnovo pertanto un cordialissimo invito all'onorevole Ministro, affinché compia quest'opera.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Spero che invece della macchina a vapore vedano dei bei locomotori o delle belle automotrici.

TROISI. Lo auguro al più presto. L'altro voto concerne la elettrificazione della linea Lecce-Foggia, in considerazione dell'importanza internazionale che la linea adriatica ha

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

assunto sia per quanto riguarda i passeggeri che per le merci. Presenterò al riguardo un ordine del giorno, che reca le firme di altri colleghi.

SALA. Dalle tante affermazioni fatte dall'onorevole Ministro è emersa questa: che il cantiere navale di Palermo era requisito fino al 1948. A me questo non risulta. Credo che dal 1946 il cantiere sia ritornato nelle mani dei proprietari, che non sono siciliani. L'onorevole Ministro ha anche detto « che molti lavori, per mancanza di sviluppo dell'industria siciliana, debbono essere fatti in altre parti d'Italia ». Se questo ho ben compreso, mi pare che ci troviamo in una situazione ben differente, in quanto, se l'onorevole Sottosegretario e l'onorevole Ministro ricordano, proprio le nostre industrie di Palermo — il cantiere e le due officine — sono ben attrezzate per tutti i lavori pertinenti a ferrovie. Perciò, io penso che questi lavori, non è che manchino perché vi è deficienza di attrezzatura ma perché non si dà quel quantitativo di lavoro che sarebbe necessario dare.

Non posso non rilevare, associandomi a quanto ha fatto presente l'onorevole Ducci, che in effetti noi siamo chiamati a dare il nostro voto su questo disegno di legge con ben scarsi elementi in nostro possesso. Fra l'altro, la relazione è stata distribuita appena ieri sera!

Credo che non ci sarebbe necessità di discutere; potremmo approvare ed andarcene. Ma se il nostro compito è di discutere, credo che sia necessario che questi progetti vengano messi con congruo anticipo a conoscenza dei componenti la Commissione, anche per avere la possibilità di discuterli e di esaminarli in relazione alle esigenze locali.

Qualche collega ha posto in evidenza le condizioni di disagio delle linee pugliesi. Non so, ma qui c'è l'onorevole Sottosegretario e qualche collega della Sicilia che possono sapere che cosa è la linea di Corleone, dove si può scendere mentre il treno cammina e poi raggiungerlo tranquillamente dopo 15 minuti, data la « velocità » del treno!

Ora, in conclusione, vi è la necessità di impiegare questi 20 miliardi ed in buona parte destinarli alla Sicilia.

Ho appreso che si stanziavano 300 milioni per la centrale termica di Palermo, mentre un maggiore stanziamento è previsto per quella di Messina. Non sono un tecnico e non posso nemmeno informarmi a Palermo che cosa possa rappresentare questa somma, pertanto desidero avere spiegazioni anche nei riguardi di questa centrale.

Pertanto, prego per l'avvenire di mettermi — non parlo per gli altri — in condizioni di avere maggiore possibilità di potere conoscere di che cosa si discute, in modo di poter contribuire alla discussione.

PRESIDENTE. La ragione per cui è stata fissata la riunione della Commissione è perché si è ritenuto che questa sia l'ultima prima delle ferie. Se non avessi preso questa iniziativa, rispondendo alle premure di molti colleghi del meridione, di far sì che il Senato mandasse rapidamente il disegno di legge a noi, per distribuirlo e discuterlo oggi, si sarebbe andati certamente a settembre o ad ottobre. Ecco per quale ragione ho ritenuto mio dovere accelerare i tempi. D'altra parte di questi famosi 20 miliardi si parla da molto tempo.

Faccio osservare che i deputati hanno libero accesso nei Ministeri e possono, quando hanno notizia di provvedimenti di questa natura, preannunziati anche dalla stampa, farsi parte diligente nel chiedere informazioni al Ministero, perché se dovessimo portare qui le relazioni con anticipo tale da permettere a tutti i deputati di andare sul posto, assumere informazioni, fare delle riunioni, ecc., non so come potremmo funzionare. D'altra parte, la presenza del Ministro nella Commissione è utile appunto perché il Ministro possa dare tutti i chiarimenti di dettaglio che permettano ad ogni deputato di dare il proprio apprezzamento sui vari disegni di legge.

PERTUSIO. Desidero sottolineare due punti: in questi giorni abbiamo sentito parlare molto di crisi del piano Marshall. Questo provvedimento mi induce a considerare che da questo fondo lire deriva la ricostruzione del nostro Paese. E questo non lo dobbiamo dimenticare.

Un altro punto desidererei sottolineare: il collega Monterisi diceva: date di più, su questa somma all'Italia meridionale: ma, se non erro, dai miei calcoli sui 20 miliardi risulta che 18 miliardi e 500 milioni sono destinati al Mezzogiorno. Mi sembra che questa sia una giusta distribuzione e che sia stata fatta in relazione a questa esigenza. E siccome l'onorevole Caroniti sembrava non soddisfatto, permettete che un uomo del Nord si compiacca che questi soldi sono destinati al Sud. Sono ragioni obiettive. Abbiamo una relazione anche obiettiva, sia pure sommaria, di cui abbiamo preso conoscenza anche affrettatamente, ma che ci conviene che sia giusto che così sia fatto.

Questo dico perché anche da parte vostra, colleghi del meridione, con umanità di spi-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

rito vi dimostrate più ottimisti e diate riconoscimento a questa ricostruzione.

Io ho concorso a dare un dispiacere all'onorevole Porzio per quelle provvidenze che dovevano essere date ai comuni minori. Oggi sono convinto che si fa bene a procedere in questo modo. Quando dovremo parlare della economia montana chiederemo piena rispondenza a voi così come voi la trovate in noi. (*Applausi*).

SEMERARO SANTO. Si dice continuamente che si spendono miliardi e miliardi per il meridione, nel quale meridione rientrano l'Isola d'Elba, la Sardegna e l'Abruzzo, ma nessuno ne constata gli effettivi benefici.

Ora, dalla relazione constatiamo — ed anche dal rapporto che ci ha fatto l'onorevole relatore — che si parla del napoletano e della Sicilia. Le altre regioni del meridione non sono state tenute presenti. Eppure il Ministro conosce quale è la situazione della nostra Puglia.

Non intendo polemizzare, né dire che si sta facendo troppo per migliorare le ferrovie napoletane, o che si dà lavoro all'industria napoletana, o che si comincia lo sviluppo della elettrificazione della Sicilia, perché sappiamo anche le condizioni in cui si trova la Sicilia, ma non bisogna misconoscere la situazione delle altre regioni e quindi non è detto che si debbano trascurare i loro bisogni. Sovente, si parla del Mezzogiorno e si vuol parlare di Napoli. Adesso con questa legge si parla del Mezzogiorno, ma in fondo con i 20 miliardi si elettrificano alcune linee siciliane e si dimentica che vi sono popolazioni non napoletane, né siciliane ma che pure appartengono al meridione e che hanno bisogno di vedere migliorato il traffico delle loro contrade. Alle volte si parla del Mezzogiorno e si arriva sino a Bari e poi il resto cioè tutto il vecchio Salento è Albania, è non più terra considerata da qualcuno terra d'Italia. Ebbene, onorevoli colleghi, vi sono delle zone oltre Napoli e oltre Bari veramente depresse ed abbandonate dal Governo attuale. Non è il caso di parlarvi del porto di Brindisi, ma abbiamo a Brindisi una industria attrezzata come le officine S.A.C.A. cui ad un dato momento sono stati assegnati dei vagoni ferroviari che poi si stava per toglierli per darli all'officina di Ancona. È stato necessario uno sciopero delle maestranze per evitarlo.

Abbiamo i Cantieri di Taranto che sono non solo nelle condizioni di riparare, ma penso anche di costruire *ex-novo*. Si parla dell'Ilva di Napoli e si trascurano le Acciaierie di Giovinazzo. Dopo Bari abbiamo una situa-

zione che è veramente incresciosa. Vi sono paesi sulla linea principale Bari-Lecce che sono 7-8 chilometri lontani dalla linea ferroviaria. Ora, è necessario che a questi paesi si possa avvicinare la linea ferroviaria una volta per sempre.

Se si deve fare la elettrificazione — e quindi il doppio binario — si faccia la spesa per questo avvicinamento della linea in parola a questi comuni, come San Vito dei Normanni, Cisternino, Ostuni e Fasano, i cui cittadini per andare alla stazione a prendere il treno devono spendere 100 lire per la sola corriera. E lasciamo stare il fatto che chi non è del posto od arriva ad uno di questi paesi si trova condannato a restare nella stazione perché non sa come regolarsi, trovandosi in piena campagna. È bene, quindi, dovendosi fare il doppio binario e l'elettrificazione, che il Ministro esamini la questione di spostare questo tratto di linea, accostandola ai centri abitati interessati.

In occasione della discussione che si farà intorno al bilancio del Ministero dei trasporti, tratterò più diffusamente questo argomento affinché questa aspirazione delle popolazioni di questi grandi centri, che hanno anche molta importanza, come Fasano ed Ostuni, possa realizzarsi.

C'è anche il problema della città di Brindisi che ha la necessità di un sottopassaggio. Tutto il movimento della città viene imbottigliato quando arriva o parte un treno, oppure vi è una locomotiva in manovra, perché vi è un unico passaggio sulla via nazionale Appia. È necessario ed indispensabile che questo passaggio a livello di Brindisi sia sostituito da un sottopassaggio per impedire l'imbottigliamento della strada nazionale.

Non dico delle condizioni in cui si trovano tutte le stazioni della nostra zona.

Ebbi a dire, a suo tempo, al Ministro della situazione della stazione di Tuturano e mi si disse che non si può portare la luce elettrica a quella stazione, da cui dista tre chilometri, perché non vi sono fondi. Intanto si sappia che Tuturano è una stazione di smistamento di Brindisi. Insisto nel richiamare l'attenzione del Ministro sulla necessità di portare la luce, in questa stazione, in quanto c'è gente che tornando la sera a casa cammina nel buio oppure si deve accontentare di un lume a petrolio.

Vi sono altri centri ove i viaggiatori sono costretti a starsene fuori della sala d'aspetto perché la medesima è un tugurio. Ed il giorno che piove sono costretti ad andare a ripararsi nei gabinetti. Ora, quando si spendono

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

questi miliardi, si cerchi di soddisfare un po' le esigenze di tutte le zone depresse. Noi ci auguriamo che il Ministro terrà presente tutte queste necessità e non si fermi, quando trattasi dell'Italia meridionale, né a Napoli, né a Palermo, né a Bari, ma che scenda anche al di là di Bari, ove vivono popolazioni laboriose che hanno diritto di sentire il viatico di questa Repubblica che ancora non sentono.

Per queste ragioni mi associo all'ordine del giorno dell'onorevole Troisi.

DE MARTINO CARMINE. Poiché non intervengo qui oggi, come per il passato, in rappresentanza della Commissione finanze e tesoro, ma come componente effettivo della Commissione stessa, compio il mio dovere di dichiarare che mi associo vivamente a quanto è stato detto nei riguardi del Ministro e del Sottosegretario, cioè di plauso alla loro opera. Ritengo che noi dobbiamo spronare il Ministro ed il Sottosegretario, prendendo intanto atto di quello che hanno fatto, e che non dobbiamo stancarci di chiedere denari, di chiedere molti denari, e fare tutto il possibile per ottenerli, perché la ricchezza in Italia la dobbiamo creare; la ricchezza non è rappresentata dai biglietti da mille; è rappresentata dalla produzione, dagli scambi, dalla occupazione dei nostri operai.

E vorrei anche richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulle necessità dell'Anno Santo. Egli indubbiamente avrà già fatto iniziare uno studio in proposito, ma io mi permetto di sottoporre la necessità e l'urgenza che questo studio venga ultimato nel più breve tempo possibile, perché nel 1950 i forestieri che verranno in Italia, abbiano ad essere ben serviti, sì da indurli a ritornarvi.

Se noi raggiungeremo questo obiettivo, è evidente che i benefici effetti si riverseranno anche sugli anni futuri, perché i forestieri che si saranno trovati bene torneranno, e questa sarà una fonte di ricchezza per il paese.

Ho sentito parlare, da qualche collega della minoranza, di « relazioncina » del Senato al disegno di legge in discussione. Mi permetto, con tutto il rispetto, di far notare che, se la si vuol misurare dalla lunghezza, quella del senatore Focaccia può anche esser definita una relazioncina, ma se ci si riferisce al contenuto — se il collega che così si è espresso l'ha letta — allora non si può non convenire che essa dovrebbe esser chiamata « relazione », perché è tutta piena di concetti, è tutta piena di numeri e di dati del massimo rilievo e della massima importanza. Un avvocato avrebbe forse scritto un libro; un tecnico na-

turalmente ha reso questi concetti schematicamente: ma li ha resi esaurientemente.

Circa poi quanto è stato osservato, che cioè noi ci troviamo così, di colpo, di fronte a questo disegno di legge, è necessario tener presente che il Ministro si è dovuto battere strenuamente per ottenere questo denaro. L'ha avuto in questi ultimi giorni. Il tempo non è stato perduto, ma si è impiegato utilmente. Tutto risulta giustificato, ed inoltre, se oggi noi non ci trovassimo di fronte a questo disegno di legge, noi dovremmo rimandare la discussione di due mesi e forse anche di più di due mesi: e tanti utili lavori sarebbero rinviati.

Ciò premesso, io mi associo al voto di plauso formulato nei confronti dell'onorevole Ministro e dell'onorevole Sottosegretario ai trasporti e li prego ancora di tener conto di quanto ho detto per l'anno 1950.

MAROTTA. Come meridionale, non posso non compiacermi per questo disegno di legge che indubbiamente riserva una gran parte delle provvidenze per il Mezzogiorno; non posso tuttavia, quale rappresentante in questa Camera della Lucania, non rammaricare come ancora una volta la mia regione sia stata tenuta in non cale: infatti, quasi per ironia, la Lucania è semplicemente citata là dove si parla dell'aliquota riservata all'Italia meridionale per la riparazione del materiale rotabile, il che per la mia regione si riduce a nulla, perché, purtroppo, in Lucania non c'è neppure un'officina per riparare una ruota.

Eppure sono innumerevoli le necessità della Lucania in materia di trasporti e sono state fatte più volte presenti. Si sono chieste la costruzione della linea Spinazzola-Genzano, il prolungamento della Sicignano-Lagonegro sino a Castrocucco, la variante per Melfi della Spinazzola-Rocchetta-Avellino, la costruzione delle linee necessarie per trasformare in una rete organica tutto quell'insieme di tronchi che costituisce il sistema ferroviario calabro-lucano: mai nulla si è ottenuto e neppure in questa circostanza si è cercato di venire incontro alle urgenti necessità della regione più bisognosa d'Italia.

Ma soprattutto debbo esprimere la mia viva protesta per il fatto che non si è pensato all'elettrificazione della linea Battipaglia-Brindisi, una fra le più importanti della rete ferroviaria nazionale, com'è confermato, oltre che dalla lunghezza e dal traffico, anche dal fatto che è una delle prime linee costruite nell'Italia meridionale. L'elettrificazione è indispensabile non solo per evidenti ragioni economiche e sociali, ma anche per la sicurezza

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

dei viaggiatori: infatti la trazione a vapore in vari tratti della linea costituisce un serio pericolo: vi ricordo come sotto a Baraggiano qualche anno fa ben 600 viaggiatori siano morti soffocati. Pensate: 600 viaggiatori asfissati sotto una galleria. Un disastro unico nella storia dei traffici ferroviari. Ora, io sento che qui si parla dell'elettrificazione della linea Messina-Barcellona, che è certamente assai meno importante della Battipaglia-Brindisi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ah, no! La Messina-Barcellona è molto più importante.

MAROTTA. Non credo, onorevole Ministro, non credo, ma non insisto su questo punto, poiché i confronti sono sempre odiosi. Ricordo però che l'obiezione che è stata sempre mossa da parte del Ministero in risposta ai nostri reiterati appelli, alle nostre insistenti richieste è stata che manca l'energia elettrica: intanto però per l'elettrificazione della Messina-Barcellona si costruiscono due centrali termo-elettriche. L'onorevole Ministro dice che la Messina-Barcellona è più importante: io non perseguo davvero l'intento di fare dei confronti, io mi sono compiaciuto di quanto si è fatto e si va facendo a favore della Sicilia, intendiamoci bene, ed ho citato quell'esempio unicamente per porre nella dovuta luce l'iniquità del trattamento riservato alla Lucania, sempre dimenticata. Debbo però aggiungere: perché non si cerca di costruire anche da noi una centrale termo-elettrica, utilizzando le ottime ligniti del Mercure?

Si avrebbe la lignite *in loco*, a prezzo assolutamente irrisorio, data la facilità dell'estrazione, e l'energia costerebbe meno di quella ottenuta da qualsiasi altra centrale termo-elettrica: sono esperti di fama mondiale che lo hanno confermato.

Indipendentemente da ciò, si utilizzino centrali idro-elettriche o termo-elettriche, la sistemazione di quella linea è indilazionabile ed io ho voluto rendermi interprete delle proteste levate dai miei coregionali, proteste che si stanno manifestando in tutte le forme. Tenga presente, onorevole Ministro, che se esiste un Mezzogiorno misero rispetto all'Italia, esiste pure una Lucania miserrima rispetto allo stesso Mezzogiorno e forse questo secondo distacco è ancor più profondo del primo. Il soddisfacimento delle esigenze lucane, un avvio, per lo meno, alla risoluzione del nostro problema ferroviario porterebbe ad un potenziamento della nostra agricoltura, permetterebbe il sorgere di qualche industria, eviterebbe di rendere sterili e vane le pro-

gettate opere di bonifica e di trasformazione fondiaria e permetterebbe un livello di vita meno misero per le nostre genti. Mi auguro, pertanto, onorevole Ministro, che ella voglia ascoltare le nostre voci accorate e che al più presto si possano iniziare i lavori almeno per l'elettrificazione del tronco Battipaglia-Potenza.

COLASANTO. Vorrei raccomandare che queste somme siano veramente messe presto a disposizione. Per quello che riguarda poi le raccomandazioni che sono state fatte all'onorevole Ministro dal collega che mi ha preceduto circa l'elettrificazione della rete calabro-lucana, io credo che effettivamente quest'opera si possa compiere, ma non va dimenticato che c'è la tranvia Bari-Barletta, i cui lavori — primo gruppo di opere — furono ultimati nel 1945 e che interessano ben 200.000 cittadini.

Vorrei poi pregare l'onorevole Ministro di vigilare perché questo finanziamento non incida sugli stanziamenti straordinari, giacché i nostri bisogni sono evidentemente assai superiori a quello che non si possa fare ora con lo stanziamento che ci accingiamo ad approvare. Non va infatti dimenticato anche che questa legge presenta un duplice aspetto: non presenta cioè soltanto l'aspetto del miglioramento degli impianti, ma presenta anche quello dell'alleviamento della disoccupazione e sotto questo profilo dobbiamo raggiungere i maggiori risultati possibili, perché la situazione sta diventando ogni giorno più grave.

Un ultimo avvertimento. Sarà bene far sì che le costruzioni che saranno commesse alle officine che si costituiranno nell'Italia del Sud siano lavori integralmente svolti da queste officine: che cioè non arrivano là dei manufatti già pronti, per cui il lavoro nell'Italia meridionale si espliciti per un coefficiente minimo o addirittura pressoché nullo. Occorre, in altri termini, evitare che un coefficiente, fors'anche notevole, di questo lavoro venga dato all'Italia settentrionale.

Per quello che riguarda la elettrificazione aggiungo soltanto che il materiale lo produce tutto il Nord perché non vi sono, nell'Italia meridionale, adeguate attrezzature.

Pregherei inoltre di intensificare la costruzione di opere murarie e di fabbricati in particolar modo. Si tenga presente che la stazione di Napoli ha dei marciapiedi dove non si può camminare quando piove. Credo che sia necessario provvedere alla loro sistemazione e alla ricostruzione della penisola. Basterebbe probabilmente, se avessimo i fondi a disposizione, un telegramma al capo-comparti-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

mento della stazione di Napoli, poiché il progetto è già pronto.

DUCCI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DUCCI. Onorevoli colleghi, quando io ho preso la parola poc'anzi, avevo premesso che non intendevo che, in alcun modo, le mie parole sonassero come una remora — mi pare di aver usato testualmente questa parola — al disegno di legge che ci veniva presentato.

Onorevoli colleghi, io ho letto come mi hanno insegnato a leggere e circa l'osservazione che mi è stata fatta per aver qualificato la relazione venuta dal Senato, come una « relazioncina », devo far notare che si entra in una materia molto opinabile: a me questa pare proprio una « relazioncina », dato che a mio modo di vedere, non si propone la distribuzione di venti miliardi spiegando in due foglietti come questi miliardi vengano spesi.

D'altra parte avevo pregato l'onorevole Ministro che, non avendolo fatto prima, ci desse, almeno verbalmente, delle spiegazioni di indirizzo generale le quali potessero permettere di farci un concetto un pochino meno astratto di questa questione. Se a questa mia ostinazione di ritenere quella relazione misera in proporzione alla materia che tratta, si aggiunga il fatto che questa relazione l'abbiamo avuta soltanto ieri sera e che stamane ci siamo apprestati alla discussione, non mi sembrano ingiustificate le obiezioni che ho fatto. Ben ha detto, in maniera più chiara, l'onorevole Sala, che si poteva anche provvedere in tempo a farci sapere qualche cosa di più poiché è bene che si stabilisca un principio.

PRESIDENTE. Onorevole Ducci, in ciò che ella dice, non riscontro gli estremi del fatto personale.

DUCCI. Noi non siamo parte di una tappezzeria; ed intendiamo discutere i problemi a fondo, con cognizione di causa e non ci si tapperà la bocca anche se si creda di poter arrivare a questo con offese più o meno larvate.

PRESIDENTE. Non vi è alcuna intenzione di voler tappare la bocca a nessuno. Ci vuole anche una certa diligenza da parte del deputato di assumere l'iniziativa di informarsi preventivamente dell'argomento in discussione.

SALA. Onorevole Presidente, la prego caldamente, quando ella parla di « diligenza », di non rivolgere le sue critiche solo ad un determinato settore.

PRESIDENTE. Non sto criticando nessuno. Avrei desiderato che vi fosse un maggiore apprezzamento dell'urgenza e della eccezionalità del provvedimento. La Presidenza ha preso l'iniziativa di accelerare i tempi per far sì che prima della chiusura dei nostri lavori questo disegno di legge diventi legge. Se vi è questo apprezzamento, credo che sarebbe opportuno lasciare da parte i problemi di dettaglio. Ci sono determinate posizioni locali che sono interessantissime e che è giusto che siano rilevate, ma è evidente che anche nella relazione più elaborata non avrebbero potuto essere specificate.

Ho voluto soltanto rilevare che spesso volte, se l'urgenza di un provvedimento impedisce di arrivare a maggiori dettagli, ciò si può superare con la diligenza e l'indagine preventiva da parte degli interessati presso gli organi del Governo che sono a loro disposizione. La discussione è stata amplissima ed io mi sono sempre guardato bene dal non concedere all'uno o all'altro collega la parola poiché tutti hanno la più ampia libertà di parola e di discussione.

Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola al Sottosegretario e al Ministro dei trasporti, che desiderano rispondere ai quesiti loro rivolti dai vari oratori.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero dare soltanto un chiarimento di carattere specifico in ordine a quanto rilevato negli interventi dell'onorevole Sala e dell'onorevole Marotta.

Posso intanto assicurare l'onorevole Marotta, anche a nome del Ministro, che il problema della elettrificazione della Battipaglia-Brindisi, non solo è allo studio, ma è incluso in quel piano triennale di elettrificazione che dovrebbe essere sovvenzionato dagli ulteriori stanziamenti dell'E.R.P.

Perché non si è preferita la Battipaglia-Brindisi alla Messina-Barcellona?

Premetto che quando si parla della Messina-Barcellona non ci si riferisce ad una linea a sé, che potrebbe quindi essere anche di secondaria importanza, ma al primo tratto della linea Messina-Palermo, la quale include anche il valico della Peloritana. E se nella Battipaglia-Potenza, il pericolo dell'asfissia costituisce un pericolo permanente, lo stesso pericolo esiste anche per il valico della Peloritana, dove i macchinisti devono viaggiare con le bombole di ossigeno. Questo per chiarire l'urgenza dell'opera.

Non vi è dubbio però che fa parte di un sano criterio di amministrazione il comple-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

tare le opere iniziate, specie quando possono essere realizzate con poca spesa nei confronti delle altre per le quali occorre una spesa maggiore.

Ora, nella Messina-Battipaglia si lavora già, se non per il collocamento dei fili dell'energia elettrica, per l'abbassamento del piano della ferrovia e l'impermeabilizzazione delle gallerie e si sono già spesi oltre 5-600 milioni; inoltre si sono stanziati due miliardi sul bilancio ordinario. Ora, con un miliardo che si può trarre da questi venti è possibile completare l'opera. Mi pare quindi, che risponda a criteri di saggia amministrazione l'utilizzazione di questo miliardo non per iniziare una nuova opera, ma per completare quella che è iniziata, che ci assicura la possibilità d'un immediato rendimento.

Queste ragioni per cui si è preferito quella linea che deve accelerare il lavoro di elettrificazione della Messina-Palermo, la quale, mi permetto anche dire, è peraltro molto più importante della Brindisi-Battipaglia. Basti pensare al traffico di merci che transita per essa, particolarmente vino, agrumi e pomodoro.

Per quanto si riferisce al chiarimento richiesto dall'onorevole Sala, faccio rilevare prima di tutto che la centrale di Palermo non è una centrale delle ferrovie, ma una grande centrale termica, destinata a risolvere il problema della elettricità in Sicilia, in cui le ferrovie sono entrate in compartecipazione per un terzo.

SALA. Ringrazio per queste informazioni.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per quanto riguarda la differenza fra i 300 milioni per la centrale di Palermo e gli 800 per la centrale di Messina, devo far notare che mentre i 300 milioni della centrale di Palermo rappresentano la quota del capitale sociale che le ferrovie hanno sottoscritto, gli 800 milioni della centrale di Messina sono l'importo, ancora non completo, per la costruzione di quella centrale che, dovendo essere costruita dalla Amministrazione ferroviaria, deve essere finanziata interamente dalla medesima.

La centrale di Palermo, non è destinata solo a dare energia per le linee elettrificate, ma a contribuire a risolvere, ripeto, il problema della energia elettrica in Sicilia.

Come dicevo, le ferrovie vi sono interessate per 1/3 soprattutto per non rimanere estranee, in vista della ulteriore elettrificazione delle linee, alla iniziativa e per evitare che essa fosse nelle mani soltanto dei privati. I 2/3 del capitale di questa centrale termoelettrica sono

così nelle mani di Enti pubblici, delle ferrovie e dell'Ente siciliano elettricità.

MAROTTA. La linea che m'interessa sarà inclusa nel programma triennale? Questo è quello che conta!.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come ho già detto, è nei propositi del programma del Ministero di includere la linea Battipaglia-Potenza nel piano triennale di elettrificazione.

Volevo aggiungere all'onorevole Sala, a proposito delle linee secondarie, questo. Sappiamo tutti che non sono migliori della Bari-Barletta, sappiamo in quali condizioni sono. Però, posso assicurare l'onorevole Sala che su quelle linee secondarie entreranno in esercizio, da qui a pochi mesi, le automotrici. Sono 25 automotrici costruite proprio per le linee secondarie siciliane, le quali capovolgono la situazione dell'attuale servizio. Mentre, ad esempio, il percorso Corleone-Palermo viene oggi coperto in quattro ore, con le automotrici verrà coperto in un'ora o in un'ora e mezza. Come si vede quel problema è avviato a soluzione radicale, con l'introduzione di queste automotrici che sono in costruzione e che cominceranno ad essere consegnate in ottobre.

Per quel che riguarda l'altro rilievo fatto dall'onorevole Sala sulle industrie siciliane, è chiaro che il Ministro non ha detto che saremo costretti a fare le commissioni al Nord, dato che le industrie siciliane non sono in grado, bensì che vi siamo stati costretti in passato.

Vari lavori di riparazione e di costruzione di carrozze e di carri, saranno dati prossimamente alle industrie siciliane che si sono largamente attrezzate non solo per la riparazione, ma anche per la costruzione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Vorrei rispondere brevemente ai vari interventi, però prima vorrei fare una raccomandazione generale a tutti.

Se permettete, oggi nel pomeriggio o domani, vi darò un estratto del discorso da me fatto al Senato nel quale si precisa il panorama generale della situazione della ricostruzione, sia nella parte ordinaria che in quella straordinaria di bilancio, tanto per le ferrovie principali dello Stato che per le linee secondarie. In quella relazione ho detto che la ricostruzione ha bisogno ancora di circa 370 miliardi.

È stato osservato che bisogna cercarli da qualunque fonte.

Una di queste fonti può essere lo stanziamento di 20 miliardi di questa parte del piano E.R.P. del 1948-49.

Con questa somma naturalmente non si possono eseguire tutti i lavori che si desiderano e che sono necessari. Abbiamo un piano triennale e quindi una gradualità nel tempo dei lavori da eseguire.

Questo va rilevato in via generale.

Vorrei dire qualche altra cosa all'onorevole Monterisi e all'onorevole Troisi: la Bari-Barletta è in parte finanziata anche coi 20 miliardi, perché il lavoro altrimenti si sarebbe sospeso ed è dannoso sospenderlo perché è interesse di tutti ultimarlo e renderlo redditizio.

MONTERISI. È compresa l'elettificazione?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. In tre anni non si possono fare miracoli.

Se avrò, come spero, tutti i 370 miliardi, non li potrò spendere in pochi giorni perché ci vuole del tempo anche per spendere bene i denari. Il lavoro che ci aspetta è ancora grave, ma speriamo di assolverlo con la piena vostra collaborazione.

Esso potrà essere esaminato nella discussione che faremo qui per il bilancio dei trasporti alla ripresa dei lavori parlamentari.

Ed anche il Presidente, onorevole Angelini, ritiene che bisogna fare con voi il programma successivo che sarà più concreto di quello passato.

All'onorevole Petrucci ed all'onorevole Caroniti vorrei far presente che la quota spettante alla Sicilia sui 20 miliardi rappresenta una goccia d'acqua in confronto delle necessità dell'isola e quindi per quest'anno non risolveremo grandi cose, ma quello che stiamo dando ora rappresenta già uno sforzo degno di rilievo.

L'onorevole Caroniti chiedeva dei lavori per la città di Messina.

Ricordo che a Messina, anche per merito particolare dell'ingegnere che si occupava della ricostruzione ferroviaria della città e che ora è Ministro dei trasporti, si sono spesi circa 12 miliardi.

Abbiamo costruito navi traghetto che sono tra le più moderne d'Europa. Abbiamo a Messina la migliore e più confortevole stazione moderna ferroviaria dell'Italia. Abbiamo costruito delle invasature e dei ponti mobili a Messina, a Villa San Giovanni e a Reggio che sono veramente efficienti e razionali. Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Caroniti sul fatto che la strozzatura ferroviaria tra l'isola e il continente era data dallo stretto di Messina. Oggi ciò non è più perché il traghetto porta un numero di carri ferroviari che è superiore a quello che può

trasportare la ferrovia. Se c'è una località dell'Italia meridionale veramente colpita dalla guerra, che però ho seguito con la massima cura non da quando sono stato Ministro, ma appena essa è stata liberata, questa è proprio la zona ferroviaria di Messina.

Il Ministero vi ha messo, come ho detto, delle bellissime navi; ha fatto una bellissima stazione. A Messina abbiamo officine ferroviarie completamente ricostruite e moderne, tanto per le locomotive quanto per i veicoli. Era tutto distrutto, ma abbiamo ricostruito con criteri di larghezza e modernità pensando agli sviluppi futuri del traffico. E chi va a Palermo, a Catania e poi a Messina trova evidente il contrasto tra il vecchio e il nuovo. Almeno per Messina si dovrebbe riconoscere che abbiamo compiuto il nostro dovere.

Faccio rilevare che sono l'unico Ministro che non ha riserve passive nel proprio bilancio: non posso quindi esser criticato per la lentezza dei lavori eseguiti. Rimane dunque inteso che il piano generale della ricostruzione, già esaminato con il nostro Presidente onorevole Angelini, sarà ulteriormente discusso nel prossimo autunno.

Il discorso da me pronunciato al Senato ne è la premessa necessaria. I successivi problemi che ci aspettano, saranno trattati da voi sulla base di quel discorso.

Potremo fare una oppure due sedute preliminari d'orientamento indipendentemente e prima della discussione del bilancio onde chiarire le idee e formulare un programma concreto.

All'onorevole Semeraro dovrei dire: È vero che nel Meridionale esiste Taranto che ha officine ferroviarie o idonee a lavori ferroviari. Esse sono tenute da noi presenti come le altre. Soprattutto vorrei ricordare che in Puglia per quel concetto di ripartizione delle industrie ferroviarie che abbiamo fatto, si costruiranno a Foggia delle moderne officine delle ferrovie dello Stato per riparazioni di carri. Esse sono state progettate con ampiezza e sono in corso di costruzione.

IMPERIALE. Hanno creato sulla carta. Dica la verità. Sono stati dati solo 70 milioni per un'opera che costerà miliardi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Nel programma della ricostruzione delle Puglie c'è anche l'officina di Foggia.

IMPERIALE. C'è l'intenzione di fare quella officina.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Abbiamo intenzione di fare l'officina. Man mano

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

che avremo i soldi proseguiremo nel lavoro già iniziato.

Ma la Puglia ha bisogni molto vasti che non sono soltanto quelli dei trasporti.

Il problema dell'elettrificazione delle linee è compreso nel programma triennale. E tale programma prevede anche l'arrivo fino a Lecce.

Ma questo delle elettrificazioni delle linee pugliesi non è che uno dei più urgenti problemi di fronte a quelli che dovremo risolvere coi 370 miliardi che dobbiamo ancora impiegare nel nostro lavoro.

Dopo quello che ha detto il Sottosegretario non avrei da aggiungere altro.

Ricordo solo che per il programma generale del lavoro che noi dobbiamo compiere nella ricostruzione ferroviaria seguiamo il seguente criterio: quando ricostruiamo le opere distrutte le facciamo più efficienti e più moderne perché possano essere inserite in un piano definitivo di opere organicamente concepite. Dopo aver compiuto questo lavoro, miglioreremo le opere vecchie ed insufficienti, che si dovranno adeguare a quelle costruite per costituire con esse un tutto organico e razionale.

Nel piano E.R.P. si prevede di arrivare al 1951-1952 con la economia nazionale aumentata del 20 per cento rispetto al 1938-1939; questa previsione risponderà all'incirca alla situazione economica del nostro popolo in quell'epoca. Speriamo di portare le nostre ferrovie ad una potenzialità che risulti aumentata della stessa percentuale. Questa è la strada che dobbiamo seguire.

I 20 miliardi che qui si richiedono sono dati dai nostri amici americani sull'esercizio passato e spero che nell'esercizio nuovo essi possano venire incrementati da altri miliardi.

Ancora il Congresso americano non ha approvato gli stanziamenti 1949-50. Non appena ciò sarà avvenuto, evidentemente, sarà mio dovere di tutelare adeguatamente anche le necessità dei trasporti inseriti nel quadro della ricostruzione economica generale del Paese.

Quindi bisognerà fare strade e ferrovie insieme a lavori pubblici, bonifiche ed attrezzature industriali.

Con questi chiarimenti mi sembra che possiate essere tranquilli. Con 20 miliardi non si possono fare grandi cose: speriamo che ne vengano altri per completare l'opera. I mezzi che abbiamo avuto finora abbiamo cercato di spenderli nel miglior modo possibile e se qualche cosa facciamo male, siete qui anche voi per correggerci e per consigliarci.

IMPERIALE. L'articolo 1 parla di 3 miliardi e 200 milioni che « saranno, dal Ministro medesimo, assegnate a lavori e forniture interessanti le ferrovie e la tramvie in concessione ». Vorrei solamente domandare se ella, onorevole Ministro, si è posto il problema dell'esigenza del riscatto delle ferrovie secondarie.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. L'ho detto al Senato e non vorrei ora ripetermi: mi legga in quel resoconto.

PRESIDENTE. Prima di passare all'esame degli articoli, comunico che sono stati presentati due ordini del giorno. Il primo, a firma degli onorevoli Troisi, Monterisi, Semeraro Santo e Petrucci, è del seguente tenore:

« La VIII Commissione permanente, convocata in sede legislativa il 27 luglio 1949, approva il disegno di legge n. 710, relativo alla utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti nell'esercizio 1948-49 della somma di lire 20 miliardi da prelevare dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano, approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108, ed esprime il voto che nella distribuzione di tali fondi:

a) si comprenda la trasformazione della tramvia Bari-Barletta, già iniziata nel primo tratto Barletta-Andria;

b) si provveda alla elettrificazione della linea Foggia-Lecce ».

Dato che sulla prima parte di questo ordine del giorno l'onorevole Ministro ha già risposto, dando assicurazioni, pregherei l'onorevole Troisi di non voler insistere, accettando di tramutare il suo ordine del giorno in raccomandazione.

TROISI. Acconsento, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'altro ordine del giorno, dell'onorevole Petrucci, è nei seguenti termini:

« La VIII Commissione, considerato che col disegno di legge n. 710, concernente l'utilizzazione della somma di lire 20 miliardi da prelevare dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108, il Ministro dei trasporti si propone fra l'altro:

a) di dar corso ai lavori di elettrificazione delle linee siciliane e alla costruzione delle centrali termo-elettriche di Palermo e Messina;

b) di provvedere alla costruzione di ferrovie pubbliche di proprietà dello Stato (in

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 LUGLIO 1949

progettazione o in corso di completamento) da parte dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile;

c) di provvedere alla ricostruzione delle ferrovie concesse all'industria privata;

d) di potenziare gli stabilimenti meccanici esistenti;

fa voti al Ministro dei trasporti perché voglia tenere presente l'inderogabile necessità che tutti i lavori interessanti la Sicilia siano condotti con la massima sollecitudine possibile, onde soddisfare le aumentate esigenze dei trasporti dell'Isola e contribuire così a ridurre la grave disoccupazione da cui l'Isola è da tempo afflitta ».

Invito l'onorevole Ministro a pronunciarsi su questo ordine del giorno.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Nei limiti dei venti miliardi, lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Petrucci, accetta di trasformare il suo ordine del giorno in raccomandazione?

PETRUCCI. Accetto.

PRESIDENTE. Passiamo allora all'esame dei singoli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

È autorizzato a favore del Ministero dei trasporti il prelievo dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano, approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108, di lire 20 miliardi da utilizzarsi, nell'esercizio 1948-49, per la ricostruzione degli impianti e del materiale mobile delle Ferrovie dello Stato, per il finanziamento delle spese riconosciute necessarie per la ricostruzione delle ferrovie e delle tramvie concesse all'industria privata e delle reti di trasporti urbani esercitate da Aziende municipalizzate o in maggioranza di proprietà del Comune, nonché per la costruzione delle ferrovie pubbliche di proprietà dello Stato concesse in sola costruzione o in corso di completamento da parte dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Di tale somma: lire 16.800.000.000 saranno assegnate dal Ministro dei trasporti all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per lavori e forniture interessanti l'Italia Meridionale ed Insulare, integrando la somma stessa con altre lire 1.500.000.000 che l'Amministrazione stessa preleverà dalla parte straordinaria del proprio bilancio; lire 3 miliardi 200.000.000 saranno, dal Ministro me-

desimo, assegnate a lavori e forniture interessanti le ferrovie e tramvie in concessione e le reti di trasporti urbani specificate al precedente comma, con destinazione di lire 1 miliardo 700.000.000 a lavori e forniture interessanti l'Italia Meridionale ed Insulare.

(È approvato).

ART. 2.

Le somme di cui al precedente articolo 1 saranno rese disponibili nei limiti dei fondi che affluiranno al bilancio dell'entrata del Ministero del tesoro, con prelievo dal fondo speciale.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni in relazione agli stanziamenti che verranno di volta in volta disposti.

(È approvato).

ART. 3.

È data facoltà al Ministro del tesoro di apportare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio, ivi comprese quelle da disporsi negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta sul disegno di legge testé esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

Utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti nell'esercizio 1948-49 della somma di lire 20 miliardi da prelevare dal fondo speciale previsto dall'accordo italo-americano approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108 (710):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

La seduta termina alle 12.