

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LVI.

SEDUTA DI VENERDÌ 16 MARZO 1951

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SALERNO

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
PRESIDENTE	585	Potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa all'industria privata. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1825)	594
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		PRESIDENTE	594, 595, 598, 599
CAPPUGI e PIERANTOZZI: Provvedimento a favore degli avventizi delle ferrovie dello Stato licenziati per motivi politici. (1096)	586	VERONESI, <i>Relatore</i>	594, 595, 598
PRESIDENTE	586, 587, 588, 589, 590, 591	GIAVI	595
PERTUSIO, <i>Relatore</i>	586	CARONITI	595
CAPPUGI	587	DUCCI	596, 597
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	587, 589, 590, 591	TOMBA	596
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	588, 589	PETRUCCI	596
LOMBARDI RICCARDO	588, 590	JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	597
TOMBA	589, 591	PERTUSIO	597
BALDASSARI	590, 591	BORSELLINO	598
IMPERIALE	590, 591	MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	598
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Votazione segreta:	
Completamento dei lavori di ricostruzione del porto di Genova. (1818)	591	PRESIDENTE	600
PRESIDENTE	591, 592		
PERTUSIO, <i>Relatore</i>	591		
CARONITI	592		
DUCCI	592		
JACOPONI	592		
GIAVI	592		

La seduta comincia alle 9,30.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Girolami, Orlando e Spoleti.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

Discussione della proposta di legge dei deputati Cappugi e Pierantozzi: Provvedimento a favore degli avventizi delle ferrovie dello Stato licenziati per motivi politici. (1096).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge Cappugi e Pierantozzi: « Provvedimento a favore degli avventizi delle ferrovie dello Stato, licenziati per motivi politici », su cui la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

Invito il relatore, onorevole Pertusio, a svolgere la sua relazione.

PERTUSIO, *Relatore*. L'articolo 3, primo capoverso, del decreto-legge 12 dicembre 1947, n. 1488, stabilisce che ai dipendenti non di ruolo delle amministrazioni dello Stato licenziati per motivi politici, previsti e determinati nell'articolo 1, che alla data del licenziamento erano nelle condizioni richieste per essere sistemati in ruolo in base all'ordinamento dell'amministrazione di appartenenza, si applicano, entro determinati limiti, e sempre che il consiglio di amministrazione riconosca che in mancanza del licenziamento avrebbe avuto luogo la sistemazione, le disposizioni degli articoli 1 e 2, riflettenti la ricostruzione della carriera. Il riconoscimento di sistemabilità viene fatto dall'amministrazione dello Stato in base alle norme stabilite dal decreto 26 settembre 1920, n. 1361, articolo 1º, che testualmente dispone: « Saranno nominati in prova gli avventizi delle ferrovie dello Stato, che, alla data di pubblicazione del presente decreto (data di pubblicazione avvenuta il 7 ottobre 1920), abbiano prestato almeno dodici mesi di ininterrotto servizio ».

Successivamente al decreto legislativo 26 settembre 1920, n. 1361, sono intervenute altre disposizioni, per effetto delle quali quasi tutti gli avventizi, esclusi i licenziati per motivi personali, vennero sistemati in ruolo, anche se non avevano prestato 12 mesi di servizio alla data del citato decreto. Per cui i licenziati politici sono stati danneggiati per non aver potuto fruire del decreto legislativo n. 1361 e delle disposizioni successive.

A parte ciò, nell'attuazione pratica dell'articolo 3 del decreto-legge 12 dicembre 1947, n. 1488, si sono verificate delle sperequazioni che non esito a definire ingiuste, perché delle provvidenze riparatrici hanno potuto beneficiare solo gli avventizi che al loro attivo avevano un ininterrotto servizio di 12 mesi anteriore al 7 ottobre 1920, con esclusione di altri che, al momento del licenziamento avevano quasi tre anni di ininterrotto servizio, ma non dodici mesi prima della data suddetta.

Orbene, invocando queste sperequazioni di trattamento, gli onorevoli proponenti hanno ritenuto doveroso ammettere ai benefici di cui abbiamo detto coloro che, all'atto del licenziamento, avevano al loro attivo 12 mesi di servizio, svincolando questa condizione di ammissibilità dalla data di pubblicazione del regio decreto n. 1361, per riportarla alla data del licenziamento e cioè dell'evento che ha stroncato le aspettative degli avventizi.

A conforto della soluzione proposta dalla legge in esame, ricorre: 1º) la circostanza già ricordata che il regio decreto n. 1361, non è stato l'unico provvedimento di sistemazione degli avventizi, ma altri ne sono seguiti, dei quali gli avventizi licenziati per motivi politici avrebbero potuto usufruire, se non fossero stati licenziati; 2º) la considerazione che, sostanzialmente, la legge riparatrice, stabilendo come condizione per la riparazione 12 mesi di ininterrotto servizio, trovava giustificazione nel fatto che in concreto l'avventiziato ferroviario rappresentava una fase preliminare della carriera; non era cioè che una forma di reclutamento per collaudare le qualità di coloro che dovevano essere immessi in ruolo.

La proposta di legge in esame, composta di due articoli, tende quindi ad estendere le provvidenze riparatrici ai licenziati politici delle Ferrovie dello Stato che, all'atto del licenziamento, avevano maturato 12 mesi di ininterrotto servizio, sempre che ne facciano richiesta entro due mesi dalla pubblicazione della nuova legge.

I beneficiati dal provvedimento, secondo i calcoli dei proponenti, sarebbero da 800 a 1000; dei quali — supponendo che si tratti di mille — 800 potranno riprendere servizio con un onere per l'amministrazione di circa 480 milioni annui, e 200 dovrebbero fruire del trattamento di quiescenza previsto anche dalla legge, con un onere di circa 50 milioni. L'onere complessivo, peraltro, risulterebbe in pratica attenuato, non dovendosi procedere a nuove assunzioni né all'indennizzo, già pagato, previsto dal primo alinea dell'articolo 3 del decreto 12 dicembre 1947, n. 1488, che dice: « Ai dipendenti non di ruolo dell'amministrazione dello stato, licenziati nelle condizioni indicate all'articolo 1 comma 1º, è concesso un indennizzo in aggiunta a quanto abbiano eventualmente già percepito all'atto della cessazione del rapporto, pari a 10 mensilità della retribuzione... ecc. ».

Il Ministero del tesoro, in relazione a questa proposta di legge, non ha ritenuto apprezzabili i motivi che hanno indotto alla sua formulazione; e ciò perché è convinto

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

che la *ratio legis* del decreto 26 settembre 1920, n. 1361, fosse quella di ridurre l'avventiziato e di colmare le vacanze verificatesi con la guerra, e che il provvedimento in esame, anziché realizzare una perequazione, aggraverebbe la sperequazione tra gli ex avventizi, attribuendo un ingiustificato privilegio agli avventizi colpiti dalla legge fascista, di fronte a quelli non assunti in ruolo.

Gli argomenti non mi sembrano convincenti, soprattutto perché non risultano, secondo me, corrispondenti alla realtà dei fatti. Chiarimenti avvenuti nelle more della discussione di questa proposta di legge hanno consentito di trovare una formula legislativa che sembra raccogliere i generali consensi, perché più precisa e più rispondente alle finalità dei proponenti. Questa formula, che ho anche consegnato a suo tempo alla Presidenza, dice: « Le disposizioni di cui al secondo e terzo comma dell'articolo 3 e al terzo comma dell'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 12 dicembre 1947, n. 1488, si applicano, limitatamente all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, anche al personale non di ruolo, licenziato per motivi politici, nei termini previsti dalle leggi vigenti in materia, che all'atto del licenziamento avesse prestato un periodo di servizio che sarebbe stato sufficiente per ottenere l'immissione nei posti di ruolo in base alle norme di legge emanate posteriormente al licenziamento stesso ».

Io sottopongo all'attenzione della Commissione questo emendamento sostitutivo dell'articolo 1 della proposta di legge in esame.

Faccio rilevare che a favore delle nuove provvidenze, così come sono state concepite nella proposta di legge modificata attraverso questo emendamento, militano, certamente, ragioni di giustizia, dirette a realizzare una perequazione tra tutti coloro che ebbero a subire infortuni politici nella loro carriera. D'altra parte, il Tesoro resiste a questa iniziativa, preoccupato delle onerose conseguenze che ne deriverebbero. Si farebbe, soprattutto, rilevare che queste conseguenze sarebbero in un certo senso sproporzionate alla riparazione dell'ingiustizia che il lungo decorso del tempo e le vicende della vita hanno reso, nella generalità dei casi, meno pregiudizievoli. Però, sotto questo aspetto, v'è da osservare che è avvenuto un nuovo incidente a questi disgraziati lavoratori, perché, ad un determinato momento, quando forse già avevano una qualche altra sistemazione, per una incerta interpretazione della legge, essi sono stati richiamati in ser-

vizio, hanno ripreso a svolgere la loro attività, e, dopo un certo tempo, correggendo la errata interpretazione della legge, sono stati rimandati a casa. Io non conosco l'ampiezza di questo nuovo infortunio; esso, ad ogni modo, potrà essere oggetto di valutazione da parte della Commissione, nel senso che potrà attenuare il peso delle obiezioni mosse dal Tesoro.

Quindi, per queste considerazioni e tenuto conto che si tratta di un settore particolare, modifichiamo l'articolo 3 del decreto legislativo del 1947, nel senso che non ci riferiamo ai diritti che gli avventizi potevano avere all'atto del licenziamento in base all'ordinamento vigente in quel momento, ma in base alla situazione di miglioramento della loro carriera che si sarebbe potuta verificare per le leggi sopravvenute, se non fossero stati licenziati.

Se questo problema possa essere esteso a tutti gli altri settori e se possa avere conseguenze eccessive, non ho potuto controllare. Nel caso nostro, certamente, questa soluzione risponde ad equità e giustizia, perché ci si riferisce ad un dato concreto, ben determinato, quello di aver prestato servizio per 12 mesi prima del licenziamento. Però si tratta di modificare la legge fondamentale, che è quella del 1947 n. 1488, perché facciamo eccezione, per questo settore, alla norma che stabiliva che si doveva avere riferimento a quelli che erano i diritti maturati all'atto del licenziamento, in base alla legislazione in quel momento vigente.

Sono, quindi, favorevole alla proposta di legge, emendata nella forma che ho detto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CAPPUGI. Debbo dare un chiarimento circa il mutamento del testo. Pochi giorni dopo la presentazione da parte mia e dell'onorevole Pierantozzi di questa proposta di legge, il senatore Massini presentò una proposta analoga, ma formulata diversamente, al Senato. Il Ministro convocò me e il senatore Massini e dette incarico al Sottosegretario di studiare insieme con noi le due proposte. Da questa riunione è scaturito, di comune accordo, il nuovo testo letto dal relatore, che lo stesso Ministero accetterebbe come formulazione, indipendentemente dal merito della questione. Ad ogni modo i proponenti sono d'accordo nell'accettare questo testo concordato.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'onere che deriva all'amministrazione delle ferrovie da questo provve-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

dimento è notevole. Comunque, siccome militano a favore del provvedimento motivi di giustizia apprezzabilissimi, il Ministero non ha difficoltà ad aderire alla proposta dell'onorevole Cappugi, nel testo concordato, che mi pare giuridicamente più preciso.

Però, debbo proporre il seguente emendamento aggiuntivo all'articolo 1: «Tuttavia la corresponsione dello stipendio o della pensione e delle altre competenze ed indennità accessorie al predetto personale, decorrerà dalla data» — e qui mi rimetto alla Commissione perchè scelga il termine che ritiene più opportuno — «o di accoglimento della domanda di cui all'articolo seguente o di scadenza del termine di cui all'articolo seguente».

Ciò perchè sarebbe altrimenti dovuta la corresponsione dello stipendio dal 1944, il che aumenterebbe l'onere ad alcuni miliardi. Il problema, per alcuni di questi beneficiandi, si pone soltanto limitatamente, perchè la maggior parte erano già stati assunti e durante il periodo in cui hanno prestato servizio hanno avuto lo stipendio. Ma ci potrebbero essere degli aventi diritto che non hanno allora presentato la domanda e non sono stati assunti in servizio; di fronte a costoro ci potremmo trovare, quindi, nella necessità di pagare lo stipendio fin dal 1944, con un peso eccessivo. Il che non sarebbe possibile.

All'articolo 2, poi, sarebbe opportuno un altro emendamento aggiuntivo: «Le domande già presentate saranno ritenute valide». L'articolo 2, nello stabilire la procedura, dice che la richiesta deve essere fatta nel termine di due mesi. Ma siccome la maggior parte di questo personale aveva già fatto la domanda, avendo interpretato erroneamente la precedente legge, credo che, per evitare che qualcuno che non abbia conoscenza della legge non presenti la domanda e per evitare una nuova istruttoria, dato che quelle domande sono state già istruite, sia opportuno che venga riconosciuta la validità delle precedenti domande. Queste domande sono state definite con un giudizio positivo sul motivo politico, ma, avuto riguardo alla qualità di avventizi, concluse con la liquidazione di dieci mensilità.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Sono d'accordo con la proposta del Sottosegretario Mattarella, perchè uguale trattamento è stato fatto, per gli avventizi, da leggi precedenti. Non sono, però, d'accordo circa il suggerimento di stabilire la decorrenza dal giorno dell'accoglimento della domanda, perchè, in tal modo, la decorrenza sarebbe affi-

data a un fatto aleatorio; le domande, anche se presentate nei termini, potrebbero essere accolte tra due anni e la decorrenza sarebbe allora dal giorno in cui il presidente della commissione firmerà il decreto. Sono invece d'accordo che non bisogna corrispondere gli arretrati.

PRESIDENTE. Effettivamente la data di accoglimento della domanda costituirebbe una decorrenza aleatoria. Dobbiamo preferire la seconda ipotesi: «dalla data di scadenza del termine di cui all'articolo seguente». Cioè, dopo due mesi dall'entrata in vigore della legge. Questo è un termine sicuro, uguale per tutti.

Quindi, l'emendamento aggiuntivo suonerebbe così: «Tuttavia la corresponsione dello stipendio o della pensione e delle altre competenze e indennità accessorie al predetto personale, decorrerà dalla data di scadenza del termine di cui all'articolo seguente» (il quale termine — come è noto — corrisponde ai due mesi successivi alla pubblicazione della legge).

LOMBARDI RICCARDO. Vorrei richiamare i colleghi allo spirito e alla lettera della relazione che ha fatto l'onorevole Pertusio. Si tratta di un provvedimento riparatore di una serie di ingiustizie obiettive che abbiamo commesso tutti nella sistemazione dei ferrovieri. Io non ho bisogno di ricordare quali traversie ha dovuto attraversare questa sistemazione. Prima di tutto vi fu una obiezione di carattere politico, in quanto si ritenne che i licenziamenti avvenuti in seguito a fatti politici precedenti al 28 ottobre 1922 non rientrassero in questa sistemazione; e fu così esclusa una grossa parte di quelli maggiormente danneggiati. Poi intervenne quel fatto pietoso degli avventizi che furono assunti e successivamente licenziati, il che fa pensare che la preoccupazione per gli arretrati avrà valore soltanto per un numero relativamente modesto di persone. Infine, tutte le volte che questo provvedimento è stato studiato il punto importante che non si riusciva a valutare era quello del numero degli aventi diritto, in quanto una buona parte di questi erano emigrati, cosicché arrivavano una massa di richieste non prevedibili, il che creava un debito, per così dire, fluttuante dello Stato. Ma, dopo cinque anni di esperienza, sappiamo che gli ottocento potranno diventare ottocentoventicinque o ottocentocinquanta, ma mai duemila o tremila.

Pertanto, trattandosi di un provvedimento riparatore di questa natura, mi pare

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

che sarebbe il caso di affrontarlo nella sua totalità, anche se l'onere per gli arretrati ha una certa consistenza, e perequare la situazione di questi avventizi a quella degli altri. Questi avventizi sono stati tra i più danneggiati, perché non hanno avuto nessuna indennità a suo tempo, quando sono stati licenziati; furono colpiti nel modo più crudele, e molti di essi non sono ancora sistemati altrimenti, come dimostra il fatto delle riasunzioni. Non c'è dubbio che nessuno si sarebbe fatto riassumere nel 1946, in età avanzata, se avesse trovato, nel corso dei venti anni, una sistemazione appena appena decente. Si tratta di gente spostata, che tale è rimasta dal momento del licenziamento fino ad ora, per la quale non si può parlare neppure di ricostruzione di carriera per la loro qualità di avventizi. Questi vengono riasunti al grado più basso, ed anche questa è una sperequazione alla quale bisognerebbe riparare.

Ad ogni modo, per questa questione degli avventizi, dove possiamo intervenire, dobbiamo intervenire in modo totale. Del resto ritengo che l'onere non sarebbe molto rilevante. In secondo luogo, molti di questi sono alla vigilia del collocamento in pensione a condizioni minime. Non è quindi una vera sistemazione che diamo a questa gente, ma è un piccolo riconoscimento tardivo dei torti che, purtroppo, non è più in nostro potere riparare completamente. Quello che possiamo fare facciamolo totalmente e sistemiamoli con decorrenza dal 1944, come è stato fatto per gli altri.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Vorrei pregare l'onorevole Lombardi di non insistere nella sua richiesta, perché noi creeremo una condizione di favore rispetto a coloro che, per le precedenti disposizioni di legge, hanno ottenuto di meno di quello che oggi concediamo. Inoltre, non faremmo sostanzialmente gli interessi della categoria, perché dovremmo chiedere il parere della Commissione finanze e tesoro, la quale non sarebbe favorevole; dovremmo portare la questione in Assemblea, e finiremmo per ottenere meno di quello che oggi stiamo discutendo.

PRESIDENTE. La IV Commissione si è limitata ad esprimere parere favorevole alla proposta di legge dei deputati Cappugi e Pierantozzi ed il parere è stato dato sul testo originale, che, in seguito, è stato concordato in modo diverso. Ma la questione della decorrenza non è stata esaminata dalla IV Commissione. Quindi l'affermazione dell'ono-

revole Jervolino, che occorrerebbe un nuovo parere della IV Commissione, non mi pare esatta.

MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. In effetti noi oggi veniamo a mettere questi agenti in condizione di favore nei confronti degli altri avventizi, sia pure per le ragioni che sono state dette; e veniamo a modificare sostanzialmente la legge del 1947, in loro vantaggio. Ora non credo che la riparazione alla quale accediamo possa essere spinta al punto da creare un problema grave di carattere finanziario; perché, se per l'approvazione del testo e per gli oneri che ne derivano annualmente, io posso convenire anche con la IV Commissione che si tratta di oneri aziendali, comuni, per i quali, quindi, non c'è l'ostacolo dell'articolo 81 della Costituzione, per gli arretrati invece l'ostacolo c'è. Poiché, dovendosi far fronte a pagamenti di somme che non sono inerenti all'esercizio in corso dell'azienda ferroviaria, ma al passato, il Tesoro dovrebbe intervenire per integrare le somme accessorie che non sarebbero poi di lieve entità. Forse si aggirebbero intorno al miliardo, perché non solo non tutti quelli che godrebbero di questo provvedimento sono stati in servizio, ma anche quelli che sono stati in servizio, da oltre un anno ne sono fuori e quindi anche a costoro si dovrebbero corrispondere lo stipendio e le indennità di questo anno.

Vorrei, quindi, pregare l'onorevole Lombardi di non insistere, tenendo conto della buona volontà del Governo nel venire incontro a questa opera di giustizia, anche perché mi vedrei costretto ad invocare l'ostacolo dell'articolo 81.

D'altra parte, oggi modifichiamo una legge per riparare un torto di circa trenta anni fa, mettendo costoro in condizione di poter lavorare; ma non possiamo arrivare fino al punto da dover corrispondere anche lo stipendio per gli anni in cui non hanno prestato servizio.

TOMBA. Più che largheggiare sulle somme da corrispondere a questi danneggiati politici, io penserei che sarebbe opportuno che la Commissione ministeriale, che giudica sul motivo politico del licenziamento, adottasse dei criteri più larghi di quelli che sono stati precedentemente seguiti, perché vi sono stati dei casi in cui il motivo politico — per il quale pure vi erano tutti i crismi — non è stato riconosciuto.

Si dovrebbero riprendere in esame tutti i casi in cui il motivo politico non è stato riconosciuto. Ci sono, per esempio, i fuochisti che

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

nello sciopero del 1922, essendo tornati a casa dopo il servizio militare, furono richiamati per prestare servizio e si rifiutarono. Quando successivamente sono andati a fare la scuola superiore, per questo precedente rifiuto sono stati mandati a casa.

PRESIDENTE. La Commissione ha compreso le sue giuste osservazioni. Però queste non hanno attinenza con la legge; potranno, se mai, formare oggetto di un ordine del giorno.

BALDASSARI. Io penso che la riammissione in servizio dovrebbe avvenire dalla data di pubblicazione della legge, anziché due mesi dopo.

MATTARELLA. *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Io ho accettato i due mesi, perché sono sicuro che entro tale periodo tutti saranno in servizio; le pratiche sono già istruite e in due mesi potranno essere anche decise.

LOMBARDI RICCARDO. Non insisto nel mio emendamento per non pregiudicare maggiormente la sorte di questi agenti.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1, nel nuovo testo proposto dal relatore e accettato dai proponenti, con l'emendamento presentato dal Governo.

« Le disposizioni di cui al secondo e terzo comma dell'articolo 3 e al terzo comma dell'articolo 9 del decreto legislativo 12 dicembre 1947, n. 1488, si applicano, limitatamente all'amministrazione delle ferrovie dello Stato, anche al personale non di ruolo licenziato per motivi politici, nei termini previsti dalle leggi vigenti in materia, che all'atto del licenziamento avesse prestato un periodo di servizio che sarebbe stato sufficiente per ottenere l'immissione nei posti di ruolo in base alle norme di legge emanate posteriormente al licenziamento stesso.

Tuttavia la corresponsione dello stipendio o della pensione e delle altre competenze ed indennità accessorie al predetto personale decorrerà dalla data di scadenza del termine di cui all'articolo seguente ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 con l'emendamento aggiuntivo del Governo, accettato dal relatore.

« Potranno godere dei benefici della presente legge quegli interessati che, trovandosi nelle previste condizioni, ne facciano richiesta

entro due mesi dalla data di pubblicazione della medesima. Le domande già presentate saranno ritenute valide ».

LOMBARDI RICCARDO. Se non ci sono difficoltà, vorrei prolungare la data di presentazione delle domande, per le difficoltà che incontrano, d'ordinario, provvedimenti di questo genere.

MATTARELLA. *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Io accetterei il suggerimento, ma si allontanerebbe ancora di più la decorrenza. Del resto le domande sono state già quasi tutte presentate.

IMPERIALE. Quegli avventizi che si trovano nelle condizioni richieste e ai quali l'amministrazione ha già corrisposto le dieci mensilità, riconoscendoli esonerati politici, hanno diritto senz'altro all'ammissione?

MATTARELLA. *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* La Commissione deve riesaminare il caso, ma è evidente che non potrà negare il motivo politico se lo ha già riconosciuto.

IMPERIALE. Allora perché non si fa un provvedimento autonomo, senza necessità di rivedere le pratiche?

MATTARELLA. *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ho già detto che ritengo che entro due mesi potrà essere tutto sistemato. E non è possibile che possa essere messa in dubbio la decisione già presa.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo ora letto.

(È approvato).

È pervenuto alla Presidenza il seguente ordine del giorno, firmato dagli onorevoli Tomba, Imperiali e altri:

« La VIII Commissione Trasporti, nell'approvare il disegno di legge n. 1096, fa voti che il Ministro, nel rendere giustizia agli avventizi esonerati politici, che abbiano avuto il riconoscimento politico, riveda le pratiche di coloro che non ebbero tale riconoscimento dalla Commissione unica, ma che dalle testimonianze e dal trattamento che ebbero in quel tempo risultino possedere il titolo di licenziati per motivi politici ».

MATTARELLA. *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Vorrei osservare che le 30 o 32 mila pratiche, che sono state esaminate dalla Commissione, sono state concluse per 10 o 12 mila favorevolmente, per 17 o 18 mila negativamente. Questo ordine del giorno, se vuole essere tenuto presente, comporta la revisione di tutte le 18 mila pratiche negative, per

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

accertare se si sono verificate quelle soluzioni d'ingiustizia alle quali accenna l'ordine del giorno stesso.

Vorrei anche ricordare che la Commissione unica, che ha deciso quelle pratiche, ha emesso un giudizio insindacabile.

TOMBA. Evidentemente molti dei giudizi emessi dalla Commissione unica sono stati alla unanimità, altri a maggioranza anche soltanto di uno o due voti. Il Ministro potrebbe tener conto di questa situazione e far riesaminare quelle pratiche che non hanno avuto l'unanimità nel rigetto.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo non è possibile, prima di tutto perché non ci sono soluzioni approvate a maggioranza più o meno grande ma solo decisioni collegiali. Ma non è possibile neppure per una ragione formale. C'è una Commissione che ha deciso con poteri giurisdizionali; è possibile che un Ministro vada a rivedere quello che una Commissione ha fatto? Io posso assicurare, dato che ho presieduto per oltre due anni la Commissione, che questa è stata di una larghezza estrema, ma non poteva andare al di là dei limiti fissati dalla legge. Basta considerare che su 30 o 32 mila domande, 11 o 12 mila sono state risolte favorevolmente. La percentuale di soluzioni favorevoli ha maggior valore se si tiene conto che la legge prescrive che si deve trattare di licenziamenti esclusivamente per motivi politici, mentre ci sono stati dei casi dove il motivo politico c'era, ma non era esclusivo, e si è ritenuto tuttavia preponderante, pur di venire incontro a questi agenti delle ferrovie.

PRESIDENTE. Ci rendiamo tutti conto dello spirito che anima questo ordine del giorno: evitare che qualche errore della Commissione possa aver pregiudicato la causa di qualcuno di questi ferrovieri licenziati. Però, devo far osservare che un ordine del giorno è, in sostanza, un suggerimento nella applicazione di una legge. Qui, invece, si vorrebbe, con riferimento al passato, modificare una legge o, quanto meno, rivedere una situazione con effetto retroattivo. Ciò non è possibile con un ordine del giorno.

IMPERIALE. Vorrei rispondere al Sottosegretario circa i criteri adottati dalla Commissione. Egli diceva che la Commissione unica è stata estremamente larga. Noi invece riteniamo che sia stata estremamente severa.

BALDASSARI. Io chiederei, se sia possibile, che l'ordine del giorno venga preso in considerazione sotto questo aspetto: di mettere l'amministrazione delle ferrovie dello Stato

in condizione di esaminare subito le pratiche ancora in sospeso, agli effetti della valutazione dell'esonero politico.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo si può fare.

TOMBA. Dopo le considerazioni del Sottosegretario e del Presidente, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in fine di seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Completamento dei lavori di ricostruzione del porto di Genova. (1818).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Completamento dei lavori di ricostruzione del porto di Genova ».

Come la Commissione ricorda, nell'ultima seduta venne rinviata la discussione di questo disegno di legge, perché non era stato raggiunto l'accordo tra il Governo e il relatore sull'emendamento all'articolo 3, presentato da quest'ultimo. Senonché l'onorevole Aldisio, ministro dei lavori pubblici, che era stato sollecitato a partecipare alla seduta odierna, ieri sera ha fatto sapere di essere impossibilitato, per ragioni di salute, ad intervenire. Anche il Sottosegretario ai lavori pubblici, onorevole Camangi, essendo impegnato al Senato, non può intervenire. Quindi la questione si ripresenta identica come nell'ultima seduta. Tuttavia, il relatore, onorevole Pertusio, insiste perché si proceda nella discussione del disegno di legge. La Commissione è arbitra di decidere in proposito.

PERTUSIO, *Relatore*. A conclusione della mia relazione avevo proposto tre emendamenti: uno perché si modificasse il titolo del disegno di legge, sostituendo alla parola « completamento » la parola « prosecuzione »; un secondo emendamento rifletteva l'articolo 2, nel senso che alla data: « 30 giugno 1954 » si sostituisse l'altra « 30 giugno 1956 »; un terzo emendamento riguardava l'articolo 3, nel senso che alla espressione « le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 710 » si sostituisse l'espressione: « le disposizioni del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, modificato dal decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 777 ».

Siccome era stato osservato che il terzo emendamento poteva dar luogo a dissensi con il Ministero, si era ritenuto opportuno rinviare per poter sentire in proposito il Ministro.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

Intanto, però, sono intervenuti chiarimenti tra il Consorzio autonomo del porto di Genova e il Ministero in contatti diretti, dei quali sono stato informato, per cui oggi non ho più ragione di insistere sul terzo emendamento. Infatti, se è vero che molto meglio sarebbe stato dire che le disposizioni da applicarsi ai fini della autorizzazione ai lavori erano quelle del testo unico del 1936 sul Consorzio autonomo del porto di Genova, perché il programma dei lavori che viene finanziato è stato già a suo tempo approvato dal Ministero del tesoro in base a quel testo unico, è altrettanto vero che il Ministero competente che tiene a questa formula, forse per ragioni di armonia legislativa in relazione ad altre disposizioni precedenti, ha confermato, in linea di fatto, al Consorzio autonomo del porto che tutte le approvazioni già avvenute, sul programma dei lavori, restano efficaci, anche se i testi legislativi a cui si fa riferimento sono differenti. E ciò perché, in sostanza, si tratta degli stessi oneri.

Rimangono i due primi emendamenti, sul primo dei quali il Ministero era d'accordo, avendo riconosciuto che il titolo era più esattamente definito usando la parola « prosecuzione » invece di « completamento »; e sul secondo dei quali, tendente a dilazionare il termine di scadenza dal 30 giugno 1954 al 30 giugno 1956, il Ministero non aveva da sollevare difficoltà.

In questo stato di cose cade il motivo di attendere la presenza del rappresentante del Governo, e siccome si tratta di un provvedimento urgente che abbiamo già dilazionato per due sedute, non c'è nessuna ragione di non procedere, dati i chiarimenti che sono avvenuti al di fuori di questa sede.

Quindi, raccomando alla Commissione l'accoglimento di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. In seguito alla rinuncia da parte del relatore all'emendamento sull'articolo 3, non restano che le altre due modificazioni, per le quali non c'è bisogno della presenza del Ministro dei lavori pubblici. Infatti, la prima è puramente formale, perché riguarda il titolo, ed effettivamente « prosecuzione » in luogo di « completamento » è più consona all'articolo 1 in cui si parla appunto di prosecuzione dei lavori; e la seconda, anche se ha una certa importanza sostanziale, non credo che sia tale da richiedere la presenza del Ministro, e ritengo che su essa potremo facilmente metterci d'accordo. L'articolo 2 del disegno di legge stabilisce il pagamento di 1 miliardo differito in annualità di 61 milioni all'anno, purché il Consorzio presenti,

non oltre il 30 giugno 1954, i rendiconti giustificativi delle spese sostenute. Ma si prevede che per questo tempo i rendiconti potrebbero non essere ancora pronti, e si vorrebbe, perciò, spostare in avanti la data di decadenza, portandola al 30 giugno 1956.

Io non ritengo che per queste due piccole innovazioni sia il caso di rinviare la discussione.

CARONITI. Ritengo opportuno che sia qui presente il Ministro dei lavori pubblici, perché qui si tratta di impegnare delle somme rilevanti, che devono essere concordate con tutte le altre spese dello stesso settore.

DUCCI. Mi pare che questa sia una discussione oziosa dal momento che il Ministro già si è pronunciato in proposito. Perché si deve attendere di fronte a una situazione già precaria? La sistemazione del porto di Genova non è una questione regionale, ma nazionale. Procrastinare l'approvazione del disegno di legge, mentre ci sono delle necessità urgenti, non mi pare logico. Il richiedere la presenza del Ministro costituirebbe, si può dire, esclusivamente un atto di deferenza.

IACOPONI. Mi pare che la questione sollevata dal collega Caroniti sia un po' fuori proposito, perché, proprio mentre noi lamentiamo che questo disegno di legge sia insufficiente a sistemare un porto dell'importanza di quello di Genova, si tende a dilazionare una decisione che urge. Io che vivo in una città fornita di un porto molto disastroso e che in questo momento soffre di una miseria indicibile, mi faccio, tuttavia, ardente sostenitore della necessità di discutere oggi il problema del porto di Genova per venire immediatamente incontro alle sue necessità. La funzione di questo porto non è né genovese né, tanto meno, ligure, ma è nazionale e internazionale. In questo momento di concorrenza spietata, che viene fatta dal porto di Marsiglia e da altri, per puntare sui traffici verso la Svizzera, noi rischieremo di perdere una gran massa di lavoro se non desistiamo a Genova un'attrezzatura che consenta uno scarico rapido e meno costoso delle navi.

Io ritengo, quindi, che non solo, senza attendere la presenza del Ministro, dobbiamo deliberare in proposito, ma anche dovremmo votare all'unanimità un ordine del giorno, per domandare un maggiore intervento a favore della attrezzatura del nostro porto.

GIAVI. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Iacoponi.

CARONITI. Ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Poiché non vi sono altre osservazioni, dichiaro aperta la discussione ge-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

nerale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiarazione chiusa. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Per la prosecuzione dei lavori di riparazione dei danni causati da azioni belliche alle opere ed agli impianti del porto di Genova, per l'ammontare di lire un miliardo, sarà corrisposta al Consorzio autonomo del porto di Genova, a partire dall'esercizio 1950-51 sui fondi assegnati con la legge 12 luglio 1949, n. 460, l'annualità costante trentennale anticipata, comprensiva di capitale ed interesse al tasso del 5 per cento, di lire 61.953740 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« La corresponsione di detta annualità di lire 61.953.740 sarà sospesa a partire dall'esercizio 1954-55, qualora entro il 30 giugno 1954 non saranno stati presentati al Ministero dei lavori pubblici i rendiconti giustificativi delle spese sostenute per opere e forniture nell'importo totale di lire un miliardo, o proporzionalmente ridotta, salvo conguaglio del corrisposto, qualora risultassero i detti rendiconti complessivamente di importo inferiore ».

A questo articolo vi è un emendamento dell'onorevole Pertusio: « *Al posto delle parole:* a partire dall'esercizio 1954-55, qualora entro il 30 giugno 1954, *si sostituiscano le altre:* a partire dall'esercizio 1956-57, qualora entro il 30 giugno 1956 ».

Pongo in votazione l'articolo 2 con questo emendamento.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3:

« Ai lavori da eseguire con la somma autorizzata con la presente legge si applicano le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo luogotenenziale 22 settembre 1945, n. 710 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4:

« Il limite di impegno di lire 3 miliardi e 800 milioni di cui all'articolo 1 della legge 12 luglio 1949, n. 460, fino alla concorrenza di lire 61.953.740 corrispondente all'annualità prevista all'articolo 1, è utilizzabile per l'annualità dell'esercizio 1950-51.

La somma per il pagamento della predetta annualità sarà iscritta ad apposito capitolo

dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1950-51 e corrispondenti fino all'esercizio 1979-80.

È ridotto di lire 61.953.740 lo stanziamento del capitolo 312 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1950-51 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5:

« Il Ministro del tesoro provvederà con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione la modifica del titolo proposta dal relatore per sostituire alla parola « completamento » l'altra « prosecuzione »

(È approvata).

Sono pervenuti alla Presidenza due ordini del giorno. Il primo, firmato dagli onorevoli Iacoponi e altri, dice:

« L'VIII Commissione permanente della Camera dei Deputati, considerato lo stato di arretrata ricostruzione del porto di Genova ed i gravi danni che ne derivano ai traffici marittimi e commerciali, con inevitabili riflessi sull'intera economia nazionale; considerato che al primo porto d'Italia mancano ancora, perché distrutti o danneggiati dalla guerra, opere marittime, edili e meccaniche la cui costruzione o riparazione comporta una spesa complessiva di oltre tre miliardi; ritenuto che lo stanziamento di un miliardo, di cui alla legge in esame, è assolutamente insufficiente, anche se corrisposto immediatamente e non rateizzato in trenta annualità, e tenuto altresì conto del fatto che di detto miliardo, 250 milioni sono stati già erogati dal Consorzio autonomo del porto di Genova con propri fondi; considerato che, mentre i danni subiti dal porto di Genova rappresentano il 33 per cento del totale dei danni arrecati dalla guerra a tutti i porti nazionali, soltanto il 13 per cento degli stanziamenti totali dello Stato per riparazioni di danni è stato finora assegnato a Genova; ritiene che, per non accrescere il presente disagio, debba essere provveduto in via d'urgenza per un ulteriore stanziamento di lire 2 miliardi, con il quale sarà possibile, se non completare la ricostru-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

zione del porto di Genova, almeno renderlo più rispondente alla sua funzione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il secondo, presentato dall'onorevole Giulietti, fu annunziato nella seduta precedente. Esso dice:

« L'VIII Commissione della Camera dei Deputati fa presente ai competenti Ministeri della marina mercantile e dei lavori pubblici la indispensabilità di liberare il porto di Genova dai relitti che lo ingombrano e che rendono ardue e qualche volta impossibili le manovre di entrata e di uscita dal porto ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa all'industria privata. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1825).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa all'industria privata ».

Invito il relatore, onorevole Veronesi, a svolgere la sua relazione.

VERONESI, *Relatore*. Questo disegno di legge, che viene sottoposto al nostro esame e alla nostra approvazione, ha per oggetto il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, concessa all'industria privata. La somma che si prevede di spendere, da parte dello Stato, è di 2300 milioni ripartiti in due esercizi. Il Senato ha approvato il disegno di legge nella seduta del 14 febbraio, e la Commissione finanze e tesoro ha dato parere favorevole.

Per illuminare la Commissione sulla sostanza del provvedimento, occorre dire qualche parola sulla ferrovia. Si tratta di una linea a scartamento ridotto, a trazione elettrica, che, partendo da Trento, risale l'Alto Adige per una quindicina di chilometri fino a Mezzo Lombardo, imboccando poi la Valle del Noce per risalire fino a Malè, poco sotto Madonna di Campiglio. Ha un percorso di circa 60 chilometri reali, traducibili in circa 70 chilometri virtuali. In gran parte il percorso è su strada statale, prima la strada del Brennero, poi la strada della Val di Non. Tocca 52 comuni di complessivi 114 mila abi-

tanti, escluso il capolinea. Percorre zone importanti dal punto di vista agricolo: basta ricordare la produzione di frutta e di mele, in particolare, della Val di Non; le popolazioni, mercé questa ferrovia, vennero a suo tempo saldamente legate a Trento, il che aiutò il gruppo etnico italiano a resistere al gruppo etnico tedesco.

La ferrovia fu costruita dall'Austria su pressione dei deputati trentini, tra i quali il nostro amico senatore Conci. La ferrovia, alla fine del 1918, passò, come preda bellica, allo Stato italiano che la diede, poi, in concessione alla società Trento-Malè. La società è privata per modo di dire, perché è composta della provincia e del comune di Trento e dei comuni toccati dalla ferrovia. Essa ha un'importanza quindi sociale, economica e politica.

Purtroppo, lo stato attuale del materiale rotabile e degli impianti lascia molto a desiderare, sia per l'età dell'impianto, sia per il suo tracciato. Una ferrovia, che percorre la strada, rappresenta una pessima soluzione perché disturba la strada. L'A. N. A. S. ha espresso ripetutamente il desiderio che venga tolta la ferrovia dalla sede stradale; infatti, l'intenzione di depolverizzare la strada della Val di Non non ha potuto essere mandata a compimento per la presenza appunto della ferrovia. Nello stesso tempo ne soffre l'esercizio stesso della ferrovia, la quale subisce anche un logoramento fortissimo nel materiale rotabile, perché le rotaie sono esposte ad essere attraversate e ingombrate dal materiale che viene sparso sulla strada.

La Trento-Malè è una delle poche linee ferroviarie di montagna. Attualmente, per la deficienza enorme del servizio della Trento-Malè, la stessa società che gestisce la ferrovia ha istituito un servizio di trasporti automobilistici per il trasporto rapido dei passeggeri « di qualità ». Secondo lo studio di massima fatto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per il rifacimento della ferrovia, si prevede che questa venga messa in condizioni tali da soddisfare per comodità e rapidità i bisogni della popolazione, rendendo superflui i servizi automobilistici.

Ci si domanda: a chi compete il lavoro di ripristino e potenziamento? Come ho detto, la ferrovia è stata ereditata dallo Stato italiano e data in concessione alla società Trento-Malè. I soci di questa società, in quanto utenti della ferrovia, insistono perché venga migliorata la ferrovia; ma, in quanto soci, resistono, perché la spesa sarebbe veramente eccessiva, e non possono provvedere ad essa.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

Se si considera il servizio dei trasporti come un servizio sociale, la spesa deve gravare sulla collettività. In proposito ricordo alcuni provvedimenti che abbiamo approvato recentemente, e che sanzionano appunto il principio che gli oneri dei trasporti devono gravare sulla collettività. Ricordo il completamento della Bari-Barletta per 2500 milioni, il completamento della ferrovia Alcantara-Randazzo, il raddoppio della ferrovia Roma-Nord, il prolungamento della Roma-Lido per un importo di 5100 milioni, la metropolitana di Roma per 2500 milioni. Questi precedenti mi confortano nell'affermare che il principio di considerare i trasporti come un onere sociale, da affrontarsi dallo Stato, deve valere anche in questo caso.

Ma ci sono anche due motivi particolari, che devo richiamare alla vostra attenzione, per il caso della ferrovia Trento-Malè. Il primo è un motivo di onestà, trattandosi di mantenere una promessa fatta in sede di Costituente ai rappresentanti della Regione da parte del Ministro dei trasporti. Lo statuto della Regione Trentino-Alto Adige prevede l'istituzione di una sovraimposta sull'energia elettrica prodotta nella Regione. In sede di discussione dello statuto, il Ministero dei trasporti chiese che sull'energia elettrica consumata nella zona per il proprio uso la Regione non applicasse la sovraimposta, e promise, in cambio di questa concessione che avrebbe provveduto a proprie spese al ripristino della ferrovia Trento-Malè.

Il secondo motivo, già accennato fuggacemente, è di carattere politico: tenere legata al capoluogo Trento (che è il centro del gruppo etnico italiano nella regione) una vallata di notevole importanza demografica ed economica. Chi ha presente la geografia del Trentino, sa che la parte superiore della Valle del Noce potrebbe invece, senza questo collegamento, gravare su Bolzano che è il centro del gruppo etnico tedesco.

Raccomando, quindi, alla vostra approvazione il disegno di legge, riservandomi di dare, eventualmente, altre spiegazioni nel corso della discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GIÀVI. La questione è di esaminare se sia utile ripristinare una ferrovia che sarà certamente passiva, mentre non sarebbero passivi i servizi automobilistici.

Ad ogni modo desidero sapere se, almeno, è stato deciso di modificare lo scartamento ridotto in scartamento normale.

Mentre per il trasporto passeggeri il servizio automobilistico presenta dei requisiti di conforto e di rapidità, la ferrovia, attualmente, serve soprattutto a trasportare del legname ed altri prodotti della regione. Ma appunto per questo — specialmente per il trasporto delle frutta — è necessario evitare i trasbordi che si rendono indispensabili con lo scartamento ridotto. È per questo che in questa regione si preferisce ora adottare il trasporto della merce su strada. Ricostruire la ferrovia a scartamento ridotto sarebbe un nonsenso.

VERONESI, Relatore. L'articolo 1, nel suo primo capoverso, dice che il potenziamento sarà fatto secondo progetto da approvarsi dal Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Per quel che riguarda i precedenti, chi ha seguito un po' la vita della Regione negli ultimi anni, sa che c'è stata una lunga discussione, che ha avuto anche larghe ripercussioni nell'opinione pubblica trentina, tra i «normalisti» e i «ridottisti». La discussione ha avuto anche un'eco al Consiglio provinciale di Trento, dove è stata costituita una commissione per studiare il problema. Naturalmente non compete a questa commissione stabilire quale debba essere lo scartamento da adottare, perché l'una o l'altra soluzione sarà scelta dall'organo competente (Ministero e Consiglio superiore dei lavori pubblici); però, naturalmente, questo studio fatto dai sostenitori dell'una o dell'altra tesi potrà avere la funzione di illuminare l'opinione pubblica e di fornire all'organo competente gli elementi per emettere, a tempo opportuno, il giudizio migliore.

Si può chiedere: in base a quali elementi è stata stabilita la cifra di 2.300 milioni? È stato redatto un progetto di massima sia per l'una che per l'altra soluzione. Il rifacimento a scartamento ridotto fuori dalla sede stradale dovrebbe andare da Trento fino a Malè. Un rifacimento a scartamento normale potrebbe far risparmiare una notevole spesa, utilizzando, per il tratto Trento-Mezzo Lombardo, la ferrovia normale del Brennero che già esiste, e facendo partire da Mezza Corona il tratto diramato per la Valle del Noce. In tal modo, sia l'una che l'altra soluzione — con la differenza, naturalmente, di qualche milione — non si discosterebbe molto dalla cifra complessiva indicata nel disegno di legge.

CARONITI. Io non posso essere favorevole a questa spesa di due miliardi e mezzo per una ferrovia che non servirà e che avrà sol-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

tanto il risultato di intralciare il servizio della strada rotabile sulla quale corre. Se si trasformasse in scartamento normale, si dovrebbero allargare le curve per il nuovo tracciato, con una spesa maggiore di quella prevista. Se consideriamo che la ferrovia serve poco più di cento mila abitanti, giungiamo alla conclusione che lo Stato spende 50 mila lire per ogni abitante, con il risultato di avere una ferrovia priva di qualsiasi utilità pratica. È possibile che in questo momento, mentre da tutte le parti giungono lamentele perché non si hanno i doppi binari laddove potrebbero portare un vero vantaggio alle ferrovie, mentre in Sicilia non si possono spedire gli aranci e le primizie perché non esiste il doppio binario, dobbiamo sacrificare i pochi denari che abbiamo a disposizione per rimettere in valore delle ferrovie di nessun esito? Dovremmo avere rimorso di spendere così inutilmente denari per questa ferrovia Trento-Malè. Essa non è neppure una ferrovia di montagna, ma una tranvia. Dappertutto togliamo le tranvie, e proprio qui dovremmo rifarne una? Mi vuol dire l'onorevole relatore quale è l'attivo di questa ferrovia? Che cosa ne ricaverà la popolazione?

Dico apertamente che voterò contro.

DUCCI. Non condivido le opinioni dell'onorevole Caroniti; anzi, al fine di togliere, se dovesse sorgere, qualsiasi equivoco, dichiaro che voterò a favore del disegno di legge, perché la ferrovia nelle condizioni attuali non serve assolutamente, mentre le necessità del luogo sono molte.

Tuttavia, ritengo di dover fare dei rilievi per vedere di riparare, nei limiti del possibile, una situazione che non voglio chiamare incostituzionale ma che è per lo meno di illegalità. Infatti, il disegno di legge per il potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa all'industria privata, non tiene nessun conto dello statuto della regione Trentino-Alto Adige, cioè della legge costituzionale del 26 febbraio 1948, che affida alla regione stessa, per l'articolo 4, una competenza in materia di comunicazioni e trasporti di interesse regionale.

La ferrovia Trento-Malè ha i suoi due capolinea nella provincia di Trento e si svolge per intero dentro questa provincia. Ora, mi pare evidente che, inchinandosi al disposto dell'articolo 4, sia necessario interpellare la regione, come non è stato fatto. Vi è anche un'altra disposizione dello statuto stesso, e cioè quella dell'articolo 39, la quale stabilisce che la Giunta regionale deve essere consultata ai fini della istituzione dei servizi nazionali

di comunicazione e di trasporti che interessino in modo particolare la regione

L'obbligo di consultazione dei rappresentanti della regione Trentino-Alto Adige deve ritenersi confermato anche dal disposto dell'articolo 34 dello statuto regionale, il quale, stabilendo che il presidente della Giunta regionale rappresenta la regione, dispone anche che egli interviene alle sedute del Consiglio dei ministri quando si tratta di questioni che riguardano particolarmente la regione. Ma anche questo non è stato fatto e, nonostante ciò, questo disegno di legge è stato approvato dal Consiglio dei ministri senza alcuna consultazione del presidente della regione.

A questo punto, noi riteniamo necessario che il Ministro dei trasporti, che sta per essere delegato all'approvazione del progetto per la ricostruzione della linea ferroviaria, debba tener conto di un parere consultivo degli organi regionali che sono quelli che hanno i maggiori interessi in proposito. Questo obbligo deve essere indicato nella legge, e per questo io propongo un emendamento nel senso che vengano interpellati a norma dell'articolo 4 punto 14, dell'articolo 39 e dell'articolo 34 dello Statuto, gli organi della regione Trentino-Alto Adige.

TOMBA. L'onorevole Caroniti doveva portare argomenti giuridici, quali sono stati portati dal collega onorevole Ducci, o tecnici come quelli portati dall'onorevole Giavi. Francamente io non comprendo il suo intervento di poco fa e tengo a dichiarare che voterò in favore di questa legge.

PETRUCCI. Qui abbiamo un disegno di legge presentato dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro; ora noi dobbiamo ritenere che questi due Ministri abbiano esaminato a fondo il problema nel suo aspetto tecnico. Non credo che la Commissione debba sostituirsi agli organi ministeriali. Se si dovrà provvedere a una sistemazione della sede, degli impianti e del materiale rotabile, è chiaro che la Trento-Malè non rimarrà quella ferrovia che era prima. La quale poi è una ferrovia elettrica, non una tranvia; e c'è una differenza fondamentale. Se si fosse trattato di una tranvia a trazione a vapore, io avrei manifestato la mia contrarietà. Si tratta invece di una ferrovia elettrica che, attraverso la trasformazione del materiale, degli impianti, della sede, apporterà un contributo notevole allo sviluppo e al potenziamento della zona.

Personalmente, esprimo parere favorevole alla approvazione di questo disegno di legge.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

Per quanto concerne le osservazioni che ha fatto l'onorevole Ducci, faccio presente che anche la Sicilia ha un ordinamento regionale in materia di trasporti. Nello statuto siciliano c'è l'articolo 17 che attribuisce alla Regione la facoltà di disporre su determinate materie non in modo preminente. Nella Regione dove si è costruita la ferrovia Trento-Malè ci sarà un ordinamento simile al nostro. Da noi, per quanto concerne le ferrovie concesse all'industria privata, la Regione non ha competenza. Questa potrebbe influire solo per quanto concerne il programma di esercizio, l'aumento delle corse, ecc. Anche le Ferrovie dello Stato hanno stabilito con la Regione siciliana un accordo per cui la Regione può chiedere modificazioni del programma di esercizio, ma non può richiedere aumenti di materiale rotabile. Nel caso in esame è lo Stato che spende questi 2.300 milioni.

La Regione potrebbe intervenire ad esprimere il proprio parere se si trattasse della costruzione di una nuova ferrovia, ma siccome qui si tratta di potenziamento, e la spesa viene sostenuta dallo Stato, la Regione non può chiedere di intervenire, altrimenti dovrebbe versare un contributo.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Condivido le preoccupazioni dell'onorevole Caroniti.

La mia opinione personale sarebbe stata quella di trasformare l'attuale servizio ferroviario in servizio su strada. Ma non è stato possibile e ora, per una ragione sentimentale e politica, dobbiamo riconoscere che la Trento-Malè non può rimanere nelle attuali condizioni.

L'onorevole Ducci non ha ragione quanto all'articolo 34 dello Statuto trento-altoatesino che parla di «nuova istituzione»; c'è però l'articolo 39, che gli dà ragione. Tuttavia ci sono dei conflitti locali tra italiani e tedeschi che non hanno permesso un accordo dell'intero corpo Regionale. Per questo non c'è stato l'invito ufficiale alla Regione; però, posso tranquillizzare l'onorevole Ducci che, per quel che mi consta, la Regione è stata informata privatamente se non ufficialmente, e si è potuta così superare una questione di conflitto che sarebbe sorta se ci fosse stato l'investimento ufficiale.

Però, pur dando il mio parere favorevole al disegno di legge, io lo subordino alla proposta che ha fatto il collega Giavi. Se si dovessero spendere i 2.300 milioni lasciando le cose così come si trovano, avrei un po' di rimorso nell'intimo della mia coscienza, pur essendo legato per ragioni sentimentali a quella regione. Se

viceversa — come ho motivo di ritenere — e in questo confido nella saggezza degli uomini che sono al Ministero dei trasporti e di quelli che formano il Consiglio superiore dei lavori pubblici — il potenziamento della linea si attuasse con lo scartamento ordinario, che risolverebbe molti problemi e farebbe realizzare forti economie, questo scrupolo di coscienza lo supererei completamente.

Riassumendo, tenevo ad informare la Commissione delle trattative che sono intervenute tra Regione e Ministero e, nello stesso tempo, tenevo a dichiarare che io preferisco il sistema a scartamento ordinario a quello attuale ridotto, il quale ultimo continuerebbe certamente ad essere gravemente passivo, come lo è stato fino ad oggi.

DUCCI. Ringrazio l'onorevole Jervolino per il chiarimento che ha fornito, ma ho una considerazione da fare. Ognuno è geloso delle proprie prerogative nell'ambito regionale. Che ci siano state delle trattative private in forma non ufficiale, può anche essere, ma è stata una soluzione che non ha fatto piacere. Per questo io vorrei che si inserisse nel disegno di legge la necessità della consultazione ufficiale che è richiesta in base all'articolo 39 dello statuto regionale.

Al collega Petrucci, devo rispondere che egli è in errore. Non risponde al vero che lo Stato faccia una graziosa elargizione alla Società. Come risulta dalla relazione del Governo che accompagna il disegno di legge, si tratta invece del corrispettivo che lo Stato paga per la rinuncia della Regione a un contributo che essa avrebbe potuto imporre alle Ferrovie dello Stato per l'uso dell'energia elettrica prodotta dagli impianti idroelettrici locali.

PERTUSIO. Ho ascoltato la relazione del collega Veronesi, ed ho apprezzato i motivi di carattere sociale, economico e politico che egli ha portato, e che possono indurci, in questo caso, ad approvare anche questo disegno di legge, nonostante che in linea di massima si possa essere portati per le soluzioni su strada.

Mi sembra, però, che l'intervento dell'onorevole Giavi abbia posto un problema sul quale dobbiamo soffermarci; anche io, allo stato attuale delle cose, sarei per la soluzione dello scartamento normale, che è più razionale e permette il collegamento con una ferrovia normale, evitando quelle difficoltà di carattere commerciale e quei trasbordi che sono costosi e pregiudizievoli a un tempo.

In linea di massima, ritengo che l'onorevole Ducci abbia ragione. Però è verità storica in questo momento che se noi chie-

diamo il parere della Regione, non rendiamo un servizio ai nostri amici trentini, perché le polemiche che esistono nell'organo regionale ritarderebbero l'esecuzione dei lavori. Potrebbe, forse, l'onorevole Ducci, se non ne fa una questione di principio, trasformare il suo emendamento in un ordine del giorno; con questo riaffermeremo il principio e renderemo un servizio agli interessati.

BORSELLINO. Sarei perplesso a dare la mia approvazione per una ferrovia a scartamento ridotto che non risolve integralmente tutti i problemi. Forse non sarebbe inopportuno rimandare l'approvazione del disegno di legge in modo da poter avere elementi più chiari e precisi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

VERONESI, *Relatore*. Sono stati puntualizzati due argomenti: l'uno di carattere tecnico, da parte dei colleghi Giavi e Caroniti, a cui si sono associati anche parecchi altri; l'altro di carattere costituzionale, a cui ha accennato il collega Ducci, di una violazione, cioè, di una norma dello statuto della regione.

Debbo dire, personalmente, che sono perplesso, come sono perplessi molti di voi, sul fatto tecnico. Quando venne approvato un disegno di legge, che comportava pure una spesa di miliardi, per la ferrovia Bari-Bartolotta, io feci una questione di principio: dissi che si doveva mettere fine al sistema di fare le cose in modo sconnesso e frammentario, che si doveva avere una visione complessiva delle spese che lo Stato intende fare in tutti i settori dei trasporti, disponendone razionalmente nei settori ritenuti più meritevoli di aiuto.

Nello stesso senso credo valga oggi l'affermazione dell'onorevole Caroniti, senza voler creare una vittima nella Trento-Malè.

Perciò, se si tratta di formulare un voto perché per l'avvenire si proceda in modo diverso e perché nelle situazioni specifiche si ricorra a quelle soluzioni che più rispondano allo scopo, io mi associo ben volentieri.

Per quello che riguarda la preoccupazione dell'onorevole Ducci, convengo che nella realtà, anche se c'è da discutere la competenza specifica, l'interesse della regione esiste. Quindi, per lo meno, bisognerà sentire la regione nel momento in cui si approverà, da parte del Ministero competente, il progetto. Ma nella realtà ciò è già stato fatto. Perché, come ha detto il collega Jervolino, la regione è stata continuamente informata del progetto e lo sarà quindi anche per l'avvenire.

Prego gli onorevoli Ducci e Giavi di presentare, invece di emendamenti, due ordini del giorno, che la Commissione certamente approverà.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Voglio precisare che il Ministero non ha ritenuto di dovere in maniera formale sentire fino a questo momento la Regione, non soltanto perché si tratta di opera che viene fatta interamente a carico dello Stato, ma anche perché il Ministero si riservava di tener conto, in misura maggiore di quello che non abbia già fatto finora, del parere della Regione nella fase risolutiva e di attuazione, che è quella che maggiormente interessa. Il Ministero non ha, fino a questo momento, deciso quale debba essere lo scartamento della nuova ferrovia, proprio perché è in attesa che il problema, che è stato così largamente dibattuto in sede locale, trovi prima colà una sua soluzione.

In ordine a questo punto, anche all'onorevole Giavi non posso dare che un'assicurazione di carattere generico, cioè che la soluzione sarà quella che secondo il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Ministero dei trasporti, sentito il parere e le conclusioni alle quali i vari organi locali saranno pervenuti, verrà ritenuta la più idonea e la più conveniente. Anche io mi auguro, se sarà tecnicamente possibile, che si possa giungere alla ricostruzione della ferrovia a scartamento normale, perché essa è principalmente destinata al trasporto merci e particolarmente di merce deperibile come la frutta, per la quale evitare il trasbordo costituisce un elemento di grande vantaggio.

Se non ci fossero i pericoli di ritardi a cui hanno accennato l'onorevole Jervolino e l'onorevole Pertusio, io non avrei difficoltà ad accedere alla richiesta dell'onorevole Ducci; ma io prendo impegno che il Ministero terrà conto, come ha già ritenuto di dover tener conto, di quelli che saranno i pareri e le vedute degli organi locali sulla questione, che ha già diviso in maniera vivacissima gli ambienti della regione trentina e particolarmente della provincia di Trento.

Vorrei ancora far osservare che un piano organico di ammodernamento e di ricostruzione delle ferrovie in concessione non ha potuto essere predisposto prima d'ora perché sono mancati i denari. Debbo, ad onor del vero e a discarico delle ferrovie concesse e dell'Ispettorato della motorizzazione, far rilevare come i due settori del Ministero dei trasporti, dal punto di vista della disponibilità di mezzi, si sono trovati in una situa-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

zione completamente diversa. L'Ispettorato ha avuto, fino a questo momento, disponibilità di mezzi molto limitata. Questa disponibilità è ora aumentata, tanto che sono pendenti — uno approvato già dalla Camera e un altro dal Senato — due disegni di legge di notevole importanza e dell'ammontare di circa 16 miliardi ciascuno: uno per la ricostruzione delle ferrovie danneggiate dalla guerra, che si ritengono ancora vitali e la cui ricostruzione quindi è ritenuta utile economicamente e socialmente; l'altro sull'ammodernamento delle ferrovie non danneggiate dalla guerra, ma che debbono essere rinnovate non solo per rendere più adeguata la loro funzione alle nuove esigenze, ma anche per rendere più economico il costo di esercizio.

Perché il problema della Trento-Malè è stato risolto con un provvedimento a parte? Prima di tutto esso non è che una anticipazione dell'altro e l'importo di cui oggi ci occupiamo non è che una aggiunta a quei sedici miliardi. E poi c'era quell'impegno di carattere morale al quale hanno accennato il relatore e l'onorevole Ducci, preso dal Ministro dei trasporti in occasione dell'approvazione dello statuto regionale, quando, per la rinuncia della Regione Alto Atesina alla imposta sull'energia elettrica, le Ferrovie dello Stato furono messe in condizioni di risparmiare circa 60 milioni all'anno. Questi, capitalizzati, non rappresentano i due miliardi e 300 milioni che oggi lo Stato stanziava; ma comunque un impegno c'è, un vantaggio c'è stato e ci sarà, ed era logico che questo problema, che ha tanto assillato la regione Alto Atesina, venisse portato al di fuori del piano generale ed organico di ammodernamento, per dare ad esso una soluzione e una esecuzione più rapida, in vista anche di quelle considerazioni di carattere politico a cui accennava l'onorevole Veronesi e che noi non possiamo ignorare.

Per quello che riguarda l'utilità della ferrovia, non dovrei che richiamare il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, il quale soprattutto in questo momento è orientato verso criteri restrittivi e severi; e il fatto che questa ferrovia, come diceva il relatore e come è detto nella relazione ministeriale, è destinata a servire circa 52 comuni con 115 o 120.000 abitanti, e il fatto che si svolge in una zona montana, dove i servizi automobilistici possono avere possibilità di sviluppo minore che non in pianura, a causa delle strade non agevoli, ci autorizzano a credere che la ferrovia risponderà anche economicamente alla sua funzione e che il suo ammodernamento ridurrà sensibilmente il suo

passivo, fino a portare ad un bilancio in pareggio, data la riduzione dei costi di esercizio che l'ammodernamento dovrebbe determinare, e la maggiore possibilità di acquisizione di traffici che esso certamente comporterà.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« È autorizzato il potenziamento tecnico ed economico della ferrovia Trento-Malè, concessa all'industria privata, mediante le necessarie trasformazioni della sede, degli impianti e del materiale rotabile, secondo progetto da approvarsi dal Ministro per i trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'esecuzione delle opere relative alle trasformazioni della sede e degli impianti è concessa allo stesso concessionario della ferrovia.

La spesa necessaria per le trasformazioni anzidette è a carico dello Stato nella misura massima stabilita dal successivo articolo 2 mentre quella occorrente per il materiale rotabile dovrà essere sopportata dal concessionario della ferrovia ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« Il corrispettivo di concessione in capitale non differito, per le opere relative alle trasformazioni della sede e degli impianti, sarà determinato dal Ministro per i trasporti di intesa con il Ministro per il tesoro, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici in base al progetto di cui all'articolo 1 ed entro il limite massimo di lire 2.300 milioni.

La convenzione con la Società concessionaria sarà approvata e resa esecutoria, sentito il parere del Consiglio di Stato, con decreto del Ministro per i trasporti, di concerto col Ministro per il tesoro ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« Il Ministro per i trasporti di concerto con quello per il tesoro, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, stabilirà le trasformazioni relative al materiale rotabile nonché la dotazione di nuove unità del materiale stesso, cui dovrà provvedere il concessionario a sue spese in relazione al 3° comma dell'articolo 1 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

Do lettura dell'articolo 4:

« Per il corrispettivo di concessione di cui all'articolo 2 della presente legge è autorizzato lo stanziamento, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, di lire 1.150 milioni per l'esercizio 1951-52 e di lire 1.150 milioni per l'esercizio 1952-53 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Sono pervenuti alla Presidenza due ordini del giorno. Uno, a firma degli onorevoli Ducci, Imperiale, Baldassari, Maniera e Cotani, dice:

« L'VIII Commissione permanente (Trasporti), nell'approvare il disegno di legge n. 1825, sul potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa all'industria privata, invita il Ministro dei trasporti a consultare i rappresentanti della Giunta regionale della regione Trentino-Alto Adige, prima di approvare il progetto di cui all'articolo 1 del disegno di legge, e ciò per acquisire l'esatta conoscenza delle aspirazioni delle popolazioni interessate e degli organi regionali e provinciali su ogni problema relativo alla trasformazione della linea e, in ispecie, sul problema dello scartamento, ridotto o normale ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il secondo ordine del giorno dell'onorevole, Borsellino, suona così:

« L'VIII Commissione (Trasporti), nell'approvare il disegno di legge per la ferrovia Trento-Malè, fa voti che sia eseguita la trasformazione da scartamento ridotto a scartamento normale e che la soluzione delle ferrovie a scartamento ridotto sia affrontata frontalmente nell'interesse della Nazione, e che siano soprattutto valutate le necessità di quelle zone con ferrovie a scartamento ridotto che collegano cittadine di notevole importanza economica e turistica e che sono tuttora zone depresse ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta e dei disegni di legge esaminati oggi.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta della proposta di legge:

CAPPUGI e PIERANTOZZI. « Provvedimento a favore degli avventizi delle Ferrovie dello Stato licenziati per motivi politici ». (1096).

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

e dei disegni di legge:

« Proseguimento dei lavori di ricostruzione del porto di Genova ». (1818).

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa all'industria privata ». (1825).

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	31
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Babbi, Baldassari, Borsellino, Cara, Colasanto, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Farinet, Giannini Olga, Giavi, Imperiale, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Maniera, Marotta, Monterisi, Olivero, Pertusio, Petrucci, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Serbandini, Suraci, Tomba, Veronesi e Viale.

Sono in congedo:

Girolami, Orlando, Spoletti.

La seduta termina alle 12,50.