

DCCCXCIX.

SEDUTA DI MARTEDÌ 29 APRILE 1952

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI E DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

INDICE

	PAG.	PAG.
Commemorazione del senatore Guido Castelnuevo:		
MARCHESI	37353	ANGELINI, <i>Relatore</i> . . . 37375, 37384, 37385
PONTI	37353	37387, 37388, 37390, 37391, 37392
LEONE	37354	OLIVERO 37383, 37392
PRETI	37354	PETRUCCI 37388
CUTTITTA	37354	
VIOLA	37354	Stato di previsione dell'entrata e stato
ZERBI, <i>Sottosegretario di Stato per il</i>		di previsione della spesa del Mini-
<i>bilancio</i>	37354	stero del tesoro per l'esercizio fi-
PRESIDENTE	37354	nanziario 1952-53 (2503); Stato di
Congedi	37352	previsione della spesa del Ministero
Disegni di legge:		delle finanze per l'esercizio finanzia-
(Approvazione da parte di Commissioni		rio 1952 (2504); Stato di previsione
in sede legislativa)	37352	della spesa del Ministero del bilan-
(Rimessione all'Assemblea)	37393	cio per l'esercizio finanziario 1952-
(Trasmissione dal Senato)	37352	1953 (2510); Provvedimenti per lo
Disegni di legge (Seguito della discussione):		sviluppo dell'economia e l'incremen-
Provvedimenti per l'esercizio e per il		to dell'occupazione. (2511)
potenziamento di ferrovie e di altre		PRESIDENTE 37393
linee di trasporto in regime di con-		PAGANELLI 37393
cessione. (1869)	37356	CUTTITTA 37397
PRESIDENTE	37356	SANNICOLÒ 37400
SALERNO	37356, 37382	Proposte di legge:
POLANO	37362	(Approvazione da parte di Commissione
TROISI	37366	in sede legislativa)
LOMBARDI RICCARDO . . 37370, 37384,	37391	37352
37392		(Non approvazione da parte di Commis-
MALVESTITI, <i>Ministro dei trasporti</i> . .	37374	sione in sede legislativa)
37379, 37383, 37384, 37385, 37388, 37390		37352
37391, 37392		Proposta di legge (Svolgimento):
BREGANZE	37374	PRESIDENTE 37354
		LEONE 37354
		TOSATO, <i>Sottosegretario di Stato per la</i>
		<i>giustizia</i> 37356
		Interrogazioni (Annunzio):
		PRESIDENTE 37405
		CLERICI 37409
		BENVENUTI, <i>Sottosegretario di Stato per</i>
		<i>il commercio con l'estero</i> 37409

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

	PAG.
Inversione dell'ordine del giorno:	
MORO ALDO	37393
PRESIDENTE	37393
Petizioni (Annunzio)	37353
Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	37353

La seduta comincia alle 16.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Marenghi e Tomba.

(I congedi sono concessi).

Trasmissione dal Senato di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente:

« Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (Approvato da quel Consesso) (2673).

Ha inoltre trasmesso i seguenti altri disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminati in sede referente o legislativa:

« Istituzione di un " Fondo adeguamento pensioni " per migliorare il trattamento di pensione del personale addetto alle gestioni delle imposte di consumo » (Approvato da quella X Commissione permanente) (2672);

« Acquisto della " Villa Karam " ad Alessandria d'Egitto ed ampliamento ed ammodernamento dell'Ospedale italiano del Cairo » (Approvato da quella III Commissione permanente) (2674);

« Conversione in legge del decreto-legge 18 marzo 1952, n. 117, concernente modificazioni al regime fiscale della imposta di fabbricazione per taluni filati » (Approvato da quel Consesso) (2675);

« Conversione in legge del decreto-legge 18 marzo 1952, n. 118, concernente il ripristi-

no delle agevolazioni fiscali temporanee straordinarie per la distillazione del vino » (Approvato da quel Consesso) (2676).

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

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

dalla III Commissione (Giustizia):

« Modificazioni alla legge 10 aprile 1951, n. 287, sul riordinamento dei giudizi di Assise » (Approvato dalla II Commissione permanente del Senato) (2661);

Senatore ELIA: « Riordinamento degli archivi notarili » (Approvato dalla II Commissione permanente del Senato) (2618);

dalla IV Commissione (Finanze e tesoro):

« Facilitazioni per il rimborso dei titoli di debito pubblico al portatore e per il pagamento degli interessi sui titoli al portatore e nominativi » (2630) (Con modificazioni);

« Convalidazione dei decreti del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1951, n. 1624, e 22 dicembre 1951, n. 1625, emanati ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1951-52 » (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (2647);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 20 novembre 1951, n. 1667, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, per il prelevamento di lire 150 milioni dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio 1951-52 » (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (2648).

Non approvazione di una proposta di legge da parte di Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nella sua riunione di stamane la IV Commissione ha deliberato di non passare all'esame dell'articolo unico della proposta di legge d'iniziativa del deputato Giulietti: « Pensione vitalizia alla signora Nichols Maddalena, vedova del generale Peppino Garibaldi » (2483).

La proposta sarà, pertanto, cancellata dall'ordine del giorno.

Annuncio di petizioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei sunti delle petizioni pervenute alla Presidenza.

CECCHERINI, *Segretario*, legge:

I deputati Alessandrini e Grilli presentano una petizione di Piero Alliata ed altri, da Saronno, con la quale si espone la preoccupante situazione economica e sociale venutasi a creare in quella città per le condizioni in cui versano i complessi meccanici dell'Isotta Fraschini e della C.E.M.S.A., che impiegavano circa 5000 lavoratori.

I firmatari della petizione chiedono che, allo scopo di garantire la ripresa dell'attività produttiva nei due complessi di cui sopra e di graduale riassunzione del maggior numero di lavoratori:

1°) gli impianti delle predette aziende siano trasferiti in proprietà dello Stato o alla gestione dell'I.R.I.;

2°) sia garantito ad esse il normale carico di lavoro, nel quadro delle annunciate commesse statali, nonché in relazione al disegno di legge n. 2511 per lo sviluppo dell'economia e l'incremento dell'occupazione (115).

Il sacerdote professore Eugenio Serravalle, da Cosenza, considerato che la Cassa del Mezzogiorno ha disposto il finanziamento per la costruzione di una strada destinata a favorire le comunicazioni tra la Sila cosiddetta piccola ed il resto della provincia di Cosenza, chiede che sia adottato — in luogo di quello attualmente predisposto — il tracciato Piano del Lago-Schioppo-Pietra del Campanello-Colle di Ascione, che seguirebbe la via classica delle comunicazioni dal Tirreno alla Sila, sarebbe più breve, e soddisferebbe le esigenze economiche e sociali delle zone attraversate.

A tale scopo auspica l'invio sul posto di tecnici che valutino tutti gli elementi e si pronunzino dopo approfondito e maturo esame (116).

PRESIDENTE. Le petizioni testé lette saranno trasmesse alle Commissioni competenti.

Annuncio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Commemorazione del Senatore
Guido Castelnuovo.**

MARCHESI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, stamani sono stati celebrati i funerali del professore Castelnuovo, presidente dell'Accademia dei lincei e primo senatore a vita della Repubblica. Nella commemorazione di Guido Castelnuovo non può mancare la mia voce, la voce di uno che lo apprezzò negli anni duri e gli fu vicino negli anni inquieti.

Nell'Accademia dei lincei, che fu la sua massima cura, e a cui pur sul limitare della agonia rivolse il suo pensiero, sarà particolarmente ricordato il merito di questo grande scienziato, che tanto lume portò alle discipline matematiche e alla rinomanza della scuola italiana nel mondo.

Io voglio ricordare soprattutto, qui, l'esemplare costume di questo nobilissimo fra i cittadini e fra i maestri italiani, il quale, pur nell'epoca in cui parevano tutti decaduti i valori morali negli ambienti dell'alta cultura, serbò intatta la sua civile coscienza; e tale si mantenne fino all'ultimo, uomo di liberissimo spirito, di lucido intelletto, di insuperabile probità, di immutabile semplicità e modestia: quella semplicità e quella modestia che, quando si accompagnano a una effettiva grandezza di valore umano, sono i massimi pregi della vita.

Sia onore alla memoria di Guido Castelnuovo. Ed io sono certo che la Presidenza della Camera vorrà esprimere alla famiglia e alla Accademia dei lincei il compianto della rappresentanza nazionale.

PONTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PONTI. Desidero associarmi alle parole pronunciate dall'onorevole Marchesi a ricordo del mio concittadino. Guido Castelnuovo, figlio dello scrittore e poeta Enrico, nacque a Venezia e si dedicò agli studi della geometria con viva passione e con l'acutezza singolare del suo ingegno, ottenendo dei risultati, specialmente attraverso alcune scoperte da lui fatte, che ebbero da tutto il mondo altissimi riconoscimenti. Ma non fu soltanto uno studioso acuto e profondo di una materia così difficile; fu un uomo sensibile a tutti i richiami della vita. Attaccato alla sua famiglia, fu maestro amato e stimato dai colleghi e dai discepoli per la schiettezza, la sincerità, la nobiltà e la dirittura del suo carattere: a un

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

certo momento egli fu considerato quasi l'esempio della resistenza nel tener fede alle proprie idee. Liberale di pensiero, fu tuttavia non solo tollerante, ma rispettoso dell'altrui pensare e tutta la sua vita dedicò anche agli studi dei problemi sociali. Senti profondamente i problemi sociali, affiancando agli studi della geometria la passione ereditata dal padre di trovare giuste soluzioni ai problemi umani; primo presidente della società europea di cultura egli sembrò incarnare nella passione, nella dirittura e nelle aspirazioni il motto che segna il programma di quella società: « Comprendere ».

Io che ho avuto l'onore di collaborare con lui fin quasi agli ultimi giorni della sua vita e che l'ho visto perfettamente conscio dei suoi doveri, sempre presente a se stesso, di una esigenza severa nei riguardi del proprio lavoro, gentile con tutti ma tuttavia sempre esigente da tutti il compimento dei doveri a ciascuno assegnati, desidero qui fare aperta testimonianza del suo alto valore e della sua probità. La patria e la scienza hanno perduto un servitore devoto ed illuminato.

LEONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo democristiano si piega riverente dinanzi alla memoria del professor Castelnuovo, eminente scienziato, che portò alto il nome d'Italia in tutto il mondo, uomo probo, cittadino di indiscussa fede democratica. Noi costituenti, che apprestammo nella Costituzione uno strumento perché conferisse a uomini di superiore valore, come Castelnuovo, non una nuova dignità, qual è la nomina di senatore a vita, ma il riconoscimento e l'attestazione della loro superiorità intellettuale e morale, siamo felici che la Repubblica italiana abbia potuto esprimere ad un uomo come Castelnuovo la riconoscenza del pavese.

Se il ricordo di un uomo così eminente può e deve contenere anche un augurio per l'avvenire, noi esprimiamo, dal profondo del nostro animo, l'augurio che la nuova generazione di studiosi possa continuare così alte tradizioni di studi e di cultura nel mondo.

PRETI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PRETI. Il gruppo socialista democratico si inchina riverente alla memoria del senatore Castelnuovo, che ha fatto tanto onore alla cultura e alla scienza italiana.

CUTTITTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Nè ha facoltà.

CUTTITTA. A nome del gruppo parlamentare del partito nazionale monarchico mi

associo alla manifestazione di omaggio che dalla Camera si parte oggi verso la memoria dell'illustre scienziato, professor Guido Castelnuovo.

VIOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIOLA. Il gruppo misto si associa al cordoglio per la morte del professore Castelnuovo.

ZERBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZERBI, *Sottosegretario di Stato per il bilancio*. Il Governo si associa alla commemorazione della nobile figura del senatore Castelnuovo.

PRESIDENTE. La Camera si associa tutta, con sincero cordoglio, alla commemorazione di Guido Castelnuovo.

La Presidenza ha partecipato stamane ai funerali dell'insigne scomparso. Accogliendo l'invito dell'onorevole Marchesi, la Presidenza invierà le condoglianze della Camera alla famiglia e all'Accademia dei lincei, della quale lo scomparso fu presidente e alla cui ricostruzione portò un contributo non facilmente obliabile.

Il ricordo di Guido Castelnuovo resterà imperituro negli italiani e soprattutto in coloro che coltivano la scienza che lo scomparso coltivava; ma il suo nome resterà inobliato anche per il contributo che egli ha portato, quale cittadino, alla ripresa della democrazia in Italia. (*Segni di generale consentimento*).

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dei deputati Leone, Riccio, Bellavista e Amatucci:

« Aggiornamento del codice di procedura penale » (2588).

L'onorevole Leone ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

LEONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi. Non avrò il cattivo gusto di diffondermi nello sviluppo della presa in considerazione della proposta di legge che i colleghi Riccio, Bellavista ed Amatucci (e forse numerosi altri colleghi, la cui firma non abbiamo potuto raccogliere, avrebbero aderito) io ed abbiamo presentato in tema di aggiornamento del codice di procedura penale.

Se non ho rinunciato allo svolgimento orale della proposta di legge è stato per due ragioni: innanzi tutto per richiamare l'attenzione della Camera ed del Governo sull'impor-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

tanza della proposta medesima, la quale, pur non involgendo una riforma integrale del codice processuale penale, certamente imposta i temi fondamentali di una urgente riforma, senza rinunzia ad una revisione totale dei principi che devono regolare il processo penale nella vita democratica del nostro paese; e per una seconda ragione: per chiedere fin da ora alla Presidenza di proporre all'Assemblea il deferimento della proposta di legge alla competente Commissione in sede legislativa. Questa richiesta è dettata non solo e non tanto dall'urgenza della modifica. Una volta ho avuto l'onore di esprimere alla Camera il mio desiderio, che è desiderio di studiosi, di pratici, di magistrati italiani e di uomini politici (il processo penale è un fenomeno di tale importanza che non riguarda soltanto i tecnici della vita del processo, ma riguarda tutto il paese, e soprattutto le assemblee parlamentari che rispecchiano le ansie, le preoccupazioni e gli interessi del paese), di veder realizzata, prima che l'attuale legislatura termini, la presente riforma.

Una proposta di legge di tal genere mi sembra non soltanto che debba essere approvata con quella urgenza che ho dianzi segnalato, ma prevalentemente — anche se non totalmente — dalla Commissione in sede legislativa, perché quello della modifica, come della costituzione di un codice, è un problema che, se ha dei presupposti politici e sociali, ha indubbiamente una configurazione di carattere tecnico a cui è più idoneo il lavoro di una commissione. Tanto è vero che le riforme dei codici, anche nella democrazia precedente al fascismo, sono state elaborate attraverso lo strumento della delega legislativa al Governo.

Questa proposta di legge, da parte dei proponenti, non ha niente di originale: l'ho già segnalato nella relazione, che in collaborazione con alcuni colleghi ho redatto, e ho sentito il bisogno di dire che, tranne talune innovazioni, essa riproduce quasi integralmente il lavoro a cui ha accudito una commissione ministeriale che ha lavorato con serietà, probità e sollecitudine. E mi sia consentito, in questo momento, di esprimere il ringraziamento degli studiosi e del paese a quella commissione, ed in modo particolare al presidente di cassazione ora a riposo Jannitti-Piomallo, che fu, nella seconda fase, presidente impareggiabile della commissione medesima.

La proposta di legge si fonda su alcuni punti fondamentali che telegraficamente segnalerò alla Camera.

In primo luogo essa obbedisce all'esigenza della maggiore partecipazione della difesa nella fase istruttoria.

Chi ha seguito l'ampio dibattito parlamentare in sede di discussione del bilancio della giustizia, ed anche un recente dibattito in relazione ad un noto processo che tanto interesse suscitò nel paese, sa come sia viva ed urgente l'esigenza di una maggiore partecipazione della difesa dell'imputato all'istruzione del processo.

Un secondo pilastro di questa riforma è il ripristino delle nullità assolute, le quali, per quanto attiene alla sostanza del processo, costituiscono una indiscutibile garanzia della parte, tanto è vero che, per quanto sopresse nel codice del 1930, esse, per una apprezzabile iniziativa della dottrina e della giurisprudenza, sono rimaste sotto il velame della teoria dell'inesistenza.

Un terzo punto centrale di questa proposta di riforma è l'ampliamento dell'impugnazione in relazione alle formule di procedimento.

Abbiamo tutti sentito nella vita pratica — come uomini e come studiosi — i gravi disagi ed i gravi danni che possono derivare da forme di proscioglimento che, pur apparendo come formule piene di proscioglimento (come quella che il fatto non costituisce reato o l'estinzione per amnistia), possono produrre irreparabili conseguenze in danno di galantuomini. Donde la necessità da una parte di allargare l'impugnazione nei confronti di forme di proscioglimento come quella « il fatto non costituisce reato »; e dall'altra parte di salvaguardare i diritti degli innocenti nei confronti dell'estinzione del reato per amnistia.

Un quarto punto abbiamo, in questa proposta di legge, tentato di disciplinare nel migliore dei modi (cercando di lavorare in attuazione di due opposte esigenze: quella di tutelare la libertà dei cittadini, e quella di garantire lo Stato nei confronti della delinquenza peggiore): la disciplina della carcerazione preventiva.

Un quinto punto di carattere generale: l'ispirazione alle innovazioni costituzionali in tema di libertà e di garanzie dei cittadini nei processi penali.

Questi cinque punti, che costituiscono altrettanti pilastri della proposta di legge che abbiamo avuto l'onore di presentare alla Camera, conferiscono alla proposta medesima quel valore, quell'importanza che non potevano essere sottaciuti, pur nella rinunzia ad una illustrazione più dettagliata della proposta di legge.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Confido pertanto che il Governo — il quale è stato il promotore di questa riforma, anche se a un certo momento si è fatto scavalcare da noi deputati (perché vi era un ordine del giorno che vincolava il Governo a presentare la proposta di riforma entro la fine dell'anno scorso) — non vorrà sollevare obiezioni alla presa in considerazione; e mi auguro che l'onorevole Presidente vorrà assegnare la proposta di legge alla Commissione competente in sede legislativa, per le ragioni che ho avuto l'onore di esporre.

Se riusciremo, durante questa legislatura, ad elaborare e ad approvare una riforma della procedura che, per quanto non integrale, per lo meno rispetto alle più urgenti necessità adegui il processo penale alla rinata democrazia e alle norme della Costituzione, noi potremo andare orgogliosi di avere consegnato al popolo italiano, ancora una volta, uno strumento legislativo degno di considerazione e di meditazione da parte degli altri paesi.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

TOSATO, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Questa proposta di legge precede, credo di pochi giorni, un analogo disegno di legge, che, in conformità ad un voto espresso dalla Camera, sarà presentato dal ministro guardasigilli.

Comunque, la proposta di legge costituirà, certamente, un prezioso contributo allo scopo che tutti ci proponiamo di raggiungere al più presto: una riforma, sia pure parziale, del codice di procedura penale.

Per queste ragioni e con le consuete riserve, il Governo nulla oppone alla presa in considerazione della proposta di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Leone e altri.

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminata in sede referente o legislativa.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione. (1869).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione.

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

« La Camera invita il Governo a nazionalizzare le ferrovie in concessione le quali non siano in grado di attendere alla loro funzione economico-sociale e i cui impianti si palesino bisognevoli di ammodernamento e trasformazione, mentre le rispettive aziende non sono in condizione di provvedervi con mezzi propri, ma avvalendosi in gran parte di contributi statali, e cioè a spese di tutta la nazione ».

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

SALERNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi permisi ieri di domandare all'Assemblea il rinvio di poche ore della discussione di questo disegno di legge, non per frapporre indugi all'esame di esso o per ritardarne la votazione, ma in considerazione della notevole importanza che esso riveste, in relazione alle varie regioni d'Italia ed ai vasti strati della popolazione che vi sono interessati.

Il disegno di legge in esame riguarda il risanamento delle ferrovie e delle altre linee in regime di concessione: riguarda, cioè, quelle ferrovie secondarie che in molte provincie del nostro paese sono un po' la spina dorsale della vita economica e produttiva. Esse costituiscono un po' i canali di comunicazione fra centro e centro, fra periferia e centri regionali; intorno ad esse si raccolgono e convergono le correnti del lavoro, dell'economia e della civiltà delle nostre provincie.

Epperciò questa materia interessa soprattutto determinate categorie della nostra popolazione; forse sono strati modesti, ma che vivono di lavoro e contribuiscono profondamente alla vita del paese: operai, impiegati, professionisti, agricoltori, piccoli industriali; è tutta la vita delle nostre regioni che pulsa intorno a queste ferrovie secondarie.

Parlare, quindi, di risanamento significa toccare uno dei punti fondamentali della questione.

Ora, per giudicare della bontà di una legge, bisogna tener d'occhio due punti: le finalità che la legge persegue, ed i mezzi con cui vuole raggiungerle (mezzi tecnici, finanziari, politici). Le finalità di questa legge sono tali da non potere non essere accolte e sottoscritte con vivo entusiasmo.

A cosa tende questa legge? Al risanamento delle ferrovie in concessione. Quando si dice risanamento si presuppone uno stato d'infermità; e notoriamente queste ferrovie sono in istato patologico.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Bisogna farle risorgere perché sono cadute giù, bisogna adeguarle ai tempi, bisogna renderle economiche: è un'esigenza invocata da tutti. Sono ferrovie in stato di disagio, sia dal punto di vista finanziario, per le notevoli passività che esse importano, sia dal punto di vista della funzionalità, che è addirittura compassionevole.

Noi sappiamo che in molte province d'Italia, particolarmente nelle province del Mezzogiorno e delle isole, queste ferrovie sono oggetto di denominazioni scherzevoli nelle quali è impresso tutto il concetto che le popolazioni hanno di questi mezzi di trasporto. In tali espressioni vi è la gamma folcloristica dello spirito regionale: « ferrovie di cartone », « caffettiere, ... ».

SPOLETI. « Calabro-lumache ».

SALERNO. ...« calabro-lumache », « carrette » e simili. È il giudizio che il popolo dà di queste ferrovie. Ma, accanto a questo stato di passività funzionale, vi è uno stato di passività finanziaria gravissimo, che purtroppo non pesa sulle aziende concessionarie dei servizi, bensì sul bilancio statale, cioè è messo a carico di tutta la nazione.

A che cosa tende la legge? La legge tende a sanare queste condizioni deficitarie, sia finanziarie che funzionali; la legge tende a selezionare queste ferrovie, cercando di dar vita e di potenziare quelle che attendono ad una funzione economico-sociale e che possono economicamente sopravvivere, eliminando quelle che a questo fine non possono attendere.

Come si possono risanare le ferrovie secondarie che versano in queste condizioni? In due modi, dice il disegno di legge: o elevando le sovvenzioni che lo Stato paga alle aziende concessionarie, sì da commisurarle alla svalutazione della nostra moneta; oppure — dove questo provvedimento non sia sufficiente — trasformando gli impianti, rinnovandoli e perfezionandoli secondo gli ultimi criteri della tecnica, facendoli cioè uscire da quello stato di arretratezza e di inferiorità in cui molto spesso giacciono.

Questo criterio del miglioramento tecnico, del perfezionamento e dell'ammodernamento è considerato altresì come criterio economico, perché si assume da molti che le passività economiche di queste ferrovie, o una gran parte di tali passività, dipendono appunto dallo stato di arretratezza in cui si trovano gli impianti, per cui, trasformato il sistema degli impianti, aggiornate le strutture secondo i più recenti dettami della tecnica ferroviaria, queste ferrovie potranno diventare se non attive, almeno tali da non pro-

vocare passività da addossare a carico dello Stato.

Quindi, due vie consiglia il progetto di legge: la via dell'elevazione delle sovvenzioni al livello della nostra moneta attuale; e, ove ciò non sia sufficiente, ove le condizioni strutturali siano tali da esigere una trasformazione, un ammodernamento, praticare l'ammodernamento e il perfezionamento tecnico delle attrezzature.

E noi su questo terreno non possiamo non essere d'accordo con il progetto di legge. Non si può risollevarne il tono di queste ferrovie se non migliorandole tecnicamente e fornendo alle aziende i mezzi necessari per raggiungere questi fini, che spesso sono sociali pur senza essere economici.

Dove invece il problema diventa squisitamente politico, dove esso si pone all'attenzione ed al giudizio definitivo della Camera è sulla questione dell'ente che deve provvedere a queste operazioni, che deve cioè provvedere al miglioramento di queste ferrovie secondarie, definite come le definisce il nostro popolo e descritte come le ho descritte io, poc'anzi. Chi deve provvedere all'ammodernamento? Con quali mezzi e da parte di chi si devono perseguire questi fini? Ecco il problema che non è solamente un problema tecnico ma anche e soprattutto problema politico.

Secondo il progetto di legge chi deve provvedere a queste operazioni è lo Stato. Lo Stato ha il dovere di elevare le sovvenzioni portandole al livello della nostra moneta. Lo Stato deve intervenire presso le aziende dando se non tutto il capitale, almeno una buona parte del capitale necessario alla trasformazione, all'ammodernamento ed al perfezionamento tecnico degli impianti. Ora, è su questo punto che io ritengo che si apra il dissenso col progetto di legge, in considerazione del fatto che noi non ci troviamo in presenza di aziende statali, ma di aziende private, le quali, in virtù di una nota legge, la legge del 1912, furono rese concessionarie di questi servizi, appunto perché lo Stato intese sottrarsi ad ogni rischio di gestione e far sì che questi servizi, pur essendo di interesse pubblico, fossero riservati all'attività specifica di aziende private. Lo Stato dunque non ritenne di assumere la gestione di queste linee in quanto non volle correre il rischio. Questo è lo spirito della legge del 1912 e lo Stato se ne avvale per concedere questi servizi ai privati a due condizioni: conferendo un contributo una volta tanto per l'impianto delle ferrovie, e corrispondendo perio-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

dicamente delle sovvenzioni alle linee deficitarie. Lo Stato ha puntualmente mantenuto i suoi obblighi, ma le aziende private non hanno dato a queste linee né il carattere dell'economicità, che avrebbe dovuto essere il peculiare requisito della gestione aziendale, né quel carattere di utilità sociale, in virtù del quale lo Stato ha sopperito, e sopperisce, con delle sovvenzioni periodiche.

Se le aziende concessionarie non avessero usufruito di questi benefici e non avessero avuto alle spalle le finanze dello Stato; se invece di trattarsi di esercizio di linee, si fosse trattato dell'esercizio di un'altra qualsiasi impresa, indubbiamente queste aziende, per mantenersi in vita, avrebbero dovuto sottostare alle leggi del progresso, che sono le leggi della concorrenza, perché non è concepibile che una azienda privata si sottragga al dovere di attenersi alle esigenze dei tempi e degli sviluppi tecnici, senza essere condannata a scomparire.

Le aziende concessionarie non solo hanno avuto la concessione e i benefici di cui ho parlato innanzi, ma hanno avuto anche un beneficio maggiore: quello dell'esercizio delle linee in regime di monopolio. Il che le ha messe in condizione di poter dominare, in un certo senso, la zona con i mezzi di trasporto su rotaia, allontanando, e molto spesso impedendo anche la nascita di servizi paralleli, come quelli automobilistici.

Ne è conseguito così che mentre lo Stato ha concesso tutto quello che era possibile, ha dato i contributi ed ha assicurato l'esclusività del trasporto, le aziende invece non hanno dato né il risultato sociale che lo Stato si aspettava, né il risultato economico, perché o sono rimaste passive — e sono rimaste irrimediabilmente passive — o sono in condizione di inferiorità tecnica, sì da diventare sempre più antieconomiche.

Ed allora, onorevoli colleghi, si pone il dilemma: o queste linee concesse alle aziende private sono delle linee le quali, per la natura stessa del servizio, attendono a dei compiti sociali, e non potranno mai essere economiche, cosicché graveranno sempre e irrimediabilmente sulle casse dello Stato, ed allora non si comprende perché dovrebbero essere affidate alle aziende private, dal momento che è sempre lo Stato che deve sopperire alle passività; oppure queste aziende possono essere economiche attraverso quello che tutte le altre aziende private sono tenute a fare per non scomparire, per non essere sopraffatte, cioè attraverso l'aggiornamento, l'ammodernamento, la trasformazione, ma questo

non hanno fatto, dando prova di una neghittosità e di una indolenza che contrasta con il criterio dell'impresa privata, e che mostra anche uno spirito, non dirò di parasitismo statale, ma certo di spensierata sicurezza, la sicurezza di trovare poi nello Stato il facile paracadute di tutte le gestioni mal fatte e mal condotte.

Or se questa è la causa dell'antieconomicità e dell'arretratezza, non credo sia giusto e sia logico che lo Stato, quasi a premiare questa indifferenza, questa infingardaggine, questa indolenza, non solo non receda dalla concessione, ma si accolli oneri gravosissimi, contribuendo — come vedremo fra un momento — con somme ingenti a favore di imprese che restano sempre imprese private.

Ciò mi pare non solo un assurdo morale e giuridico, ma soprattutto un assurdo pratico, perché se queste aziende già in un notevole periodo di anni non hanno dimostrato l'idoneità a sapersi amministrare e a sapersi adeguare ai tempi, secondo i dettami della tecnica, non è certo da sperare che nel futuro cambino tono; soprattutto, non mi sembra convincente che si perseveri in un sistema che già l'esperienza ha dimostrato fallimentare e contrario alle aspettative.

Ed allora noi diciamo: ma perché si insiste su questo metodo? Perché ad aziende le quali non sono in condizioni di assolvere compiti sociali si continuano a dare sovvenzioni ingenti? Se il trasporto è per sua natura non economico o addirittura antieconomico, ma deve tuttavia essere esercitato per ragioni sociali, è inutile che lo gestisca il privato; il servizio sociale che praticamente ricade sulle spalle dello Stato non deve essere gestito da privati ma dallo Stato. Se invece la linea non è antieconomica per sua natura, ma lo è diventata per la negligenza della ditta concessionaria, lo Stato non ha il diritto di investire il denaro della collettività in un esercizio privato, premiando una gestione la quale si è dimostrata già riprovevole e non ha dato il risultato atteso. Comunque si guardi il problema, non si comprende la ragione per la quale si dovrebbero investire ancora somme notevoli per esercizi dei quali già il passato ha fatto giustizia.

Ma vi è un'altra considerazione: lo Stato crede che contribuendo alla ricostruzione (perché di ciò si tratta, in fondo) e all'ammodernamento degli impianti delle ferrovie in concessione si possa avere la modernizzazione dei trasporti, e quindi un utile maggiore che verrebbe a ridurre le sovvenzioni che lo Stato paga.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

A questo riguardo vorrei far riflettere che l'ammodernamento non è un fenomeno statico e definitivo; non è che investendo oggi alcuni miliardi (pare oltre 20 miliardi) in queste ricostruzioni si possa dire che ormai le ferrovie sono aggiornate: non si può dirlo perché il progresso è incessante, perché le trasformazioni tecniche sono di tutti i giorni, e se già per il passato noi abbiamo avuto una triste esperienza, fra pochi anni, fra sei o dieci, ci troveremo nelle medesime condizioni: quale che sia il contributo statale per il perfezionamento di oggi, non sarà più sufficiente per il perfezionamento corrispondente agli sviluppi tecnici di domani; quindi noi non possiamo neanche dire che con questo sacrificio che fa il paese assicuriamo a queste aziende e quindi alla collettività dei servizi tecnicamente perfetti, perché ove questa perfezione non sia seguita giorno per giorno è vano sperare in un raggiungimento definitivo della meta.

Vi è poi, un'ultima considerazione. La spesa che lo Stato prevede per contribuire alla trasformazione ed all'ammodernamento delle ferrovie secondarie corrisponde per alcune regioni al 50 per cento dei capitali necessari per tali operazioni; ma per l'Italia meridionale ed insulare (che sono purtroppo le zone ove più deficitarie appaiono queste ferrovie e dove esse si appalesano più bisognevoli di trasformazione e di ammodernamento) la spesa, secondo il disegno di legge, è pari ai tre quarti del capitale che deve essere impiegato: lo Stato cioè verrebbe ad investire il 75 per cento del capitale necessario per la trasformazione. Vi pare giusto che si conferisca il 75 per cento di somme così ingenti da parte dello Stato a favore di privati, quando con un altro modesto sacrificio si potrebbe investire tutto il capitale necessario, ma da parte dello Stato a favore dello Stato e della collettività? Avrei capito che il contributo fosse stato fissato in misura così esigua da rappresentare una modesta partecipazione al maggiore sforzo a carico del privato; ma quando il maggiore sforzo, anzi quasi tutto lo sforzo, se lo accolla lo Stato, non capisco perché poi il beneficio debba andare al privato, il quale potrà ancora per diversi anni sfruttare questa situazione di ammodernamento, salvo forse tra dieci anni a far trovare le ferrovie nelle stesse condizioni di arretratezza e di inferiorità in cui si trovano oggi. Io penso, onorevoli colleghi, che questi sacrifici del paese, che sono necessari e che noi affrontiamo con coscienza sicura, siano ammissibili, anche per un dovere verso noi stessi, solo ad una condizione; che

non servano a coprire sfruttamenti e speculazioni a danno della collettività. Quando questi sacrifici sono compiuti nell'interesse della collettività ed è la collettività stessa che amministra queste erogazioni, nulla di male; ma non tolleriamo il contrario.

Ecco perché, quando questo disegno di legge ci giunse dal Senato, congegnato in una maniera che vedremo fra un momento, esso trovò, indipendentemente dai gruppi e dai partiti, una viva opposizione, tanto che lo si volle inviare all'Assemblea per una pubblica discussione, data l'importanza delle somme di cui implicava lo stanziamento e l'importanza dei problemi che investiva. Vi fu, ripeto, un accordo quasi unanime, perché l'esigenza della nazionalizzazione, di cui parecchi componenti della Commissione si fecero eco, non era tanto l'espressione di una corrente politica, di un indirizzo, di una scuola, ma era l'estrinsecazione di una esigenza che scaturiva dalla realtà, dalla vita. Apparve ovvio, infatti, a tutti, che ove sacrifici ingenti si fossero dovuti compiere, si fossero compiuti a favore della collettività e con la gestione diretta dello Stato.

Noi ripercorremmo, in quella occasione, il cammino dei nostri predecessori di cinquanta anni addietro, quando la Camera italiana, che pure non aveva tutti questi schermamenti di modernità economica che oggi figurano, nazionalizzò nel 1905 le ferrovie principali gestite dai privati, che sono poi le attuali ferrovie dello Stato, e perciò si vollero eliminare gli sfruttamenti allora esistenti, i quali non ricadevano tuttavia sulle casse dello Stato. Ma si volle egualmente che lo Stato divenisse esso il gestore di tale amministrazione, la controllasse, vi investisse, sì, il denaro della collettività, ma nell'interesse della collettività e con le garanzie più ampie.

La Commissione si è rifatta a questo criterio della Camera di allora, la quale era pure composta quasi tutta di uomini di destra, ma di uomini di esperienza, che si facevano guidare dalla vita.

Ecco perché io non ho inteso tanto di proporre una tesi a carattere politico, come espressione di un partito o di una scuola economica, ma ho inteso affermare un criterio che da cinquanta anni onora l'Italia, perché da cinquanta anni il paese aveva adottato questo criterio, che a maggior ragione deve essere ora adottato in questa parte residua della rete ferroviaria, in vista delle gravi carenze dimostrate.

Ed ho presentato un ordine del giorno per richiedere al Governo che prenda al ri-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

guardo una posizione. Io non dico che debba essere ritardata la legge; non arrivo a questo estremo, per dimostrare come la mia richiesta, che è formulata anche da altri, e politici e tecnici, non è fatta a scopo ostruzionistico, ma vuole mantenersi aderente alla realtà. Non dico che con questo ordine del giorno si debba fermare il corso della legge, che ritengo urgente in varie applicazioni (e lo vedremo), ma dico che il Governo deve assumere un atteggiamento, anche per sapere su quale terreno economico si muove la sua politica e se essa effettivamente si inquadra in un sistema di dirigismo e di controllo almeno per quel che attiene ai settori principali.

L'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare non rispecchia soltanto le idee di un socialista. Vi dirò che in una recente pubblicazione, apparsa sulla rivista *Mondo economico*, che non ha nulla a che vedere coi nostri partiti, erano scritte proprio queste cose: « Si osserva come in alcuni paesi europei, e nel nostro in ispecie, vi siano vere e proprie manifestazioni di malthusianesimo economico, che raggiungono tale intensità per cui la nazionalizzazione appare l'unica soluzione logica anche a molti di coloro che in linea di principio sono sfavorevoli ad un allargamento della sfera di intervento diretto dello Stato nell'attività produttiva ».

E devo ricordare alla Camera che un uomo non sospettabile al riguardo, l'ingegnere Vanzi, presidente del Banco di Napoli e dirigente di una delle più aggiornate e moderne ferrovie (quella che va sotto il nome di Circumvesuviana) in una recente riunione (che ebbe quasi carattere di congresso) della « Fenit » di cui egli è presidente, così ebbe ad esprimersi: « È inevitabile che, allorquando si dà ai dirigenti la tranquillità di riuscire a pareggiare l'esercizio dell'azienda qualunque cosa accada, venga a mancare quella molla che è la caratteristica dell'industria privata e che costringe ad attuare tutti i mezzi per rendere l'esercizio sufficiente e ad un tempo efficiente ».

E che sia così si desume anche (se vi fosse una prova da aggiungere) da quello che lo stesso ex-ministro Corbellini, uomo tecnicamente ben noto, ha detto nella relazione al Senato su questo disegno di legge: cioè, queste ferrovie (quelle in concessione) non possono ritrarre dai prodotti dell'esercizio quanto è necessario per effettuare lavori di trasformazione e di potenziamento e, allo stato delle cose, sarebbe vano il ricorso al capitale privato, che non si lascerebbe atti-

rare da aziende con bilanci sostanzialmente fallimentari.

E allora, se tale è la situazione di queste aziende, le quali non attirano i capitali, le quali non offrono nessuna possibilità di miglioramento e di aggiornamento, non comprendo perché si debba perseverare nel tenere in piedi queste aziende, le quali, in definitiva, diventano solo creditrici dello Stato o improvvisano ragioni creditorie anche se non ne hanno.

Ritengo che questo problema della nazionalizzazione delle ferrovie in concessione sia giunto (proprio attraverso questo disegno di legge, che denota il fallimento di alcune concessioni, che denota la impossibilità di perseverare in un criterio che l'esperienza ha dimostrato errato) sia giunto — dicevo — ad una fase di maturazione tale per cui deve essere risolto.

Tuttavia io non dico che con questo ordine del giorno dobbiamo arrestare la legge, che ha urgenti necessità...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Facciamo questa prova !

SALERNO. Diciamo anzi di più, che la legge potrebbe essere applicata, e nel tempo stesso, potrebbe essere accettato il criterio della nazionalizzazione. La legge potrebbe rappresentare un primo passo verso la nazionalizzazione, perché la nazionalizzazione non si fa senza erogazioni da parte dello Stato.

Affermiamo il principio: l'accetti il Governo, e procediamo subito oltre, perché la legge è urgente. È urgente, e dobbiamo dire la verità: è una legge migliore di quella che ci giunse nel decorso anno (è vero, onorevole Angelini ?) dal Senato; la legge che ci era venuta come una bufera, perché era arrivata in sede legislativa dinanzi alla Commissione ed era sollecitata da tutti i motivi dell'urgenza, per cui sembrava che in una giornata dell'aprile questa legge dovesse essere votata senza indugio. Veramente noi dicemmo: leggiamola un momento, perché non l'avevamo neanche letta: avevamo ascoltato solamente la relazione dell'onorevole Angelini; guardiamola, studiamola. E ci accorgemmo che era meglio portarla in aula. Passò tuttavia del tempo e la legge non ritornò, e non per accidia o inerzia della Commissione, ma perché nel frattempo effettivamente aveva subito una trasformazione in meglio, e di questo risultato bisogna dare atto all'onorevole ministro, il quale ha avuto la sensibilità e la comprensione dei necessari emendamenti da apportare. Bisogna dare merito anche all'onorevole relatore Angelini, che ha efficacemente interpretato le

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

varie esigenze e che con il ministro ha collaborato alla revisione quasi integrale della legge: ricordo anzi che l'onorevole ministro, a Napoli, in una riunione che si tenne alla camera di commercio, annunciò perfino (e questo va a suo onore) che la legge purtroppo non lo persuadeva e si proponeva addirittura di ritirarla; e presso a poco è come se fosse stata ritirata, perché i ritocchi sono notevoli.

Però debbo rilevare che il criterio informatore è rimasto lo stesso, cioè quello di conferire del denaro pubblico alle aziende private; perciò su tal criterio chiedo che il Governo si pronunci, perché se dovesse la legge risolversi esclusivamente in una erogazione di miliardi a favore delle aziende private, io, per la verità, non mi sentirei in animo di ritenerla accettabile e corrispondente ai bisogni della nazione.

Come dicevo, la legge è indubbiamente migliorata; è migliorata, perché vi era un punto veramente insormontabile, quello cioè che le erogazioni lo Stato le avrebbe dovuto compiere in 35 annualità. Era un programma veramente storico. Trentacinque annualità, con la velocità del tempo di oggi, corrispondono a secoli del passato; 35 annualità per alcuni miliardi erano una enormità. Non si sarebbe trovato nessun istituto di credito che avrebbe praticamente esercitato lo sconto a queste condizioni.

L'onorevole Angelini ha dato ragione di questo emendamento fondamentale, e il conferimento dei contributi è stato limitato a sei anni, con l'obbligo da parte dello assuntore, da parte dell'azienda concessionaria, di compiere i lavori nei primi tre anni. Già cominciamo a vederle queste migliorie e queste trasformazioni. È un punto questo importantissimo ed è il punto che renderà operante la legge, perché, senza fare colpa agli assenti, a me pare che, così come era stato congegnato il disegno primitivo, esso non sarebbe mai stato applicabile.

Un altro punto importante è quello riguardante il livellamento delle sovvenzioni alle condizioni valutarie della nostra moneta.

Anche qui, mentre il progetto parlava di un aumento di 50 volte, il Senato, per ragioni veramente misteriose, sopprime questo limite di maggiorazione e stabilisce invece che fosse lasciato al giudizio del ministro e della commissione consultrice l'elevamento della sovvenzione. Ciò significava che con questo criterio delle sovvenzioni si sarebbe potuto arrivare a somme favolose. Sicché quella specie di selezione e di discriminazione, che è

uno degli scopi fondamentali della legge, sarebbe scomparsa, perché sarebbe stata ammessa alla vita, alla continuità dell'esercizio sia l'azienda che avesse chiesto 2 milioni di lire per chilometro, sia quella che ne avesse chiesto 500 mila. Il che era un assurdo, perché significava rendere vitali anche le aziende che dimostravano la loro incapacità a proseguire l'esercizio. Invece, il disegno di legge su questo punto precisa dei limiti che oscillano fra le 800 mila lire e le 600 mila a chilometro, elevando la somma a 1 milione e 400 mila per le zone depresse come quelle del Mezzogiorno, e per altri casi di eccezione esigendo una disposizione di legge specifica.

Non posso negare che importante è anche quello che si dice circa il finanziamento di questa spesa che, come vedremo fra un momento, è una spesa notevole. In fondo lo Stato fa questo ragionamento. Come tutti sanno, le ferrovie in concessione, una volta avuto, al momento della nascita, un contributo di impianto, hanno vissuto solamente con le sovvenzioni, le quali sovvenzioni, a causa degli squilibri monetari verificatisi con la guerra, non erano più sufficienti; e allora esse venivano integrate dai cosiddetti sussidi straordinari, che costituivano un peso morto vero e proprio sul bilancio del Ministero dei trasporti, perché erano delle vere note a piè di pagina: si spendeva e si mandava al Ministero. Questi sussidi straordinari hanno fatto sì che fossero erogate somme notevoli al punto che nell'ultimo bilancio — se non erro — questa spesa si aggira intorno ai 7 miliardi e mezzo, e secondo il bilancio di cui ci occupiamo ora in Commissione per l'esercizio 1952-53 non è neanche sufficiente questa somma, perché si parla di 8 miliardi e mezzo!

Allora si fa questo ragionamento. Noi abbiamo a disposizione oltre 8 miliardi. Riduciamo i sussidi integrativi, i quali verranno diminuiti appunto a misura che queste ferrovie miglioreranno tecnicamente, perché molto spesso le passività dipendono dall'arretratezza, dalla scarsa economicità del materiale; riduciamo i sussidi ed eleviamo i livelli delle sovvenzioni al corso monetario. Si presume che anche con questo elevamento non si supereranno i 4 miliardi all'anno. Rimarranno, degli 8 miliardi in bilancio, circa 4 miliardi. Questi 4 miliardi, invece di conferirli sotto la voce di sussidi straordinari, li conferiremo come contributo di trasformazione e ammodernamento, il che per 6 anni porterà a una spesa che si aggirerà intorno ai 21-22 miliardi e forse anche di più, perché

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

il contributo che deve essere versato per le linee dell'Italia meridionale e insulare, come ho detto, non è della metà della spesa, ma di tre quarti, quindi il contributo è maggiore. Non si può negare però che, in sostanza, si tratta, comprese le sovvenzioni che saranno integrate attraverso la rivalutazione monetaria e i contributi, di una spesa che per 6 anni si aggirerà intorno ai 45-46 miliardi. Infatti se la somma base è di 8 miliardi circa all'anno questa somma moltiplicata per 6 dà come risultato 48 miliardi. È una somma notevole, che io ritengo necessario spendere, perché queste ferrovie attendono a funzioni importantissime nella vita economica e sociale. Anche se esse non siano redditizie, queste linee vanno mantenute, perché le ferrovie, sia le principali che le secondarie, direi più le secondarie che le principali, attendono a funzioni sociali che uno Stato moderno, che si occupa del lavoro e della produzione, non può trascurare.

Quindi, necessità di mantenere le linee, necessità di aumentare le sovvenzioni, necessità di rinnovare le strutture e gli impianti, ma, onorevole ministro, con l'intesa che tutto ciò rientri nel patrimonio e nella gestione della nazione.

Si approvi la legge, ma si approvi il concetto della nazionalizzazione.

Mi sembra una necessità non solo da un punto di vista di giustizia, non solo da un punto di vista di moralità, ma anche da un punto di vista pratico. Perché, in un paese che ha una configurazione geografica come quella del nostro territorio, che ha zone di arretratezza economica come l'Italia, che ha esigenze anche difensive come l'Italia, il problema del trasporto ferroviario non può essere spezzettato, diviso in vari settori, ma deve essere guardato unitariamente, con una visione d'insieme e di utilità collettiva. Ed è anche questo il modo, onorevoli colleghi, con cui noi potremo integrare quella visione generale che tanto affatica i tecnici e i politici, i ministri che hanno preceduto l'onorevole Malvestiti e lui stesso, cioè il coordinamento fra strada e rotaia.

Infatti, questa legge apre anche l'orizzonte a nuove possibilità, cioè non solamente tende alla selezione delle aziende che gestiscono in concessione le ferrovie secondarie, ma a sostituire anche alcune linee ferroviarie con servizi stradali paralleli, alle stesse condizioni tariffarie.

La terza lettera dell'articolo 1, che costituisce una innovazione efficace del progetto rispetto al testo approvato al Senato, racco-

glie un concetto preciso nel suo contenuto, ma non integrale nel suo sviluppo.

Però, io lo accetto (come lo abbiamo accettato in Commissione) perché ritengo che aprire la via alla possibilità della sostituzione delle linee secondarie antieconomiche e non più rispondenti alle esigenze sociali con linee automobilistiche significa avviare questo problema del traffico, e soprattutto del traffico dei passeggeri, su quel criterio di unità e di organicità che è aspirazione di tutti coloro che seguono questo problema e comprendono l'importanza pratica ed economica della soluzione di esso.

Onde io concludo dicendo che, con qualche emendamento, che potrà essere presentato, la legge debba essere approvata.

Ritengo però che debba essere formalmente accettato il concetto della nazionalizzazione per le ragioni che ho detto: principalmente per assicurare a tutti i paesi d'Italia, ma soprattutto alle nostre desolate regioni del Mezzogiorno e delle isole che questo problema conoscono per esperienza diretta e per il sacrificio quotidiano che compiono i nostri viaggiatori, per assicurare, dicevo, a queste provincie, un avvenire che dia possibilità di sviluppo e di rinascita economica e civile. (*Applausi*).

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

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame è senza dubbio un provvedimento legislativo molto importante per più ragioni: perché concerne un servizio pubblico fondamentale per la nostra economia, quale quello dei trasporti (sitenga presente che di fronte ai 16.700 chilometri di ferrovia gestita dallo Stato vi sono i 5.140 chilometri di ferrovia ancora in gestione di imprese private); perché le linee ferroviarie in concessione trovano ubicazione principalmente nelle zone depresse, e soprattutto nel Mezzogiorno e nelle isole; perché d'altra parte, queste zone depresse hanno un bisogno notevolissimo di trasporti e comunicazioni efficienti, mentre fino ad ora, da questo punto di vista, le ferrovie in concessione in queste zone sono invece in quelle condizioni pietose, intollerabili, indecorose, che tutti conoscono e di cui si è spesso parlato (per le ferrovie secondarie sarde, per quelle calabro-lucane e altre), e che non è ora il caso di ripetere: perché infine lo Stato stanZIA in questo disegno di legge somme rivelantissime che vanno a imprese private e sulla cui destinazione dobbiamo assicurare un più vigilante e oculato controllo. Ma se il disegno di legge ha

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

un'importanza di carattere generale per tutte le regioni, esso riveste carattere di importanza tutta particolare per la mia regione, la Sardegna, dove le ferrovie in concessione sono prevalenti: infatti, sui complessivi 1.403 chilometri di ferrovia esistenti nell'isola, soltanto poco più di 400 appartengono allo Stato, mentre circa 1000 chilometri di ferrovie sono gestite in concessione da imprese private. Di conseguenza la rete delle ferrovie sarde in concessione rappresenta la quinta parte di quel sistema ferroviario (di 5.100 chilometri complessivi) sulla quale deve operare la presente legge.

La legge — come è detto a pagina 3 della relazione dell'onorevole Angelini — tende a realizzare la sistemazione di questo importante settore del traffico e si fonda sopra questi sostanziali principi:

1°) mantenere in vita quelle aziende che, dal punto di vista dell'interesse pubblico, assolvono a compiti sociali tali da non poter essere adeguatamente sostituite con altro mezzo di trasporto;

2°) mantenere in vita quelle aziende che, sottoposte ad ammodernamento e potenziamento, dimostrano la possibilità di realizzare una autonoma gestione economica;

3°) sostituire i servizi su rotaie con servizi stradali paralleli, alle stesse condizioni tariffarie, nei casi in cui l'ammodernamento e il potenziamento non si presenta conveniente e non vi sono speciali ragioni sociali che impongono la conservazione della tramvia o ferrovia.

Di questi tre principi enunciati dal relatore, per la Sardegna è valido soltanto il primo. Non si può infatti parlare di sostituire in Sardegna i servizi stradali paralleli nemmeno nei casi in cui l'ammodernamento e il potenziamento non si presenti conveniente, né, come è detto al secondo punto, soltanto « mantenere in vita quelle aziende che, sottoposte ad ammodernamento e a potenziamento, dimostrano la possibilità di realizzare un'autonoma gestione economica ».

Non ho ben chiaro in quale significato è usata qui la parola « azienda », se nel significato di imprese concessionarie o in quelle di linea di esercizio, perché, se per aziende si intendono le imprese concessionarie, noi prevediamo che nessuna di quelle esistenti in Sardegna sarà capace di realizzare « una autonoma gestione economica ».

Le imprese che gestiscono in Sardegna le ferrovie in concessione hanno dimostrato finora un colposo disinteresse delle linee ad esse concesse, una evidente tendenza ad in-

grossare la passività delle linee gestite, uno sfruttamento da rapina delle linee ad esse affidate — ne è prova lo stato di assoluta decadenza degli impianti e del materiale — e infine hanno dimostrato una sola eccellente qualità: quella di cercare di spillare allo Stato il massimo possibile di sussidi e di sovvenzioni.

D'altro canto queste imprese hanno dimostrato il maggiore interesse a creare per proprio conto servizi stradali paralleli, che gestiscono in concorrenza con le stesse linee ferroviarie che hanno in concessione. Con l'accondiscendenza dello stesso Ministero.

È opinione generale dei sardi che a queste imprese bisognerebbe togliere subito le concessioni, anche se non scadute, giacché motivi di grave inadempienza non sarebbe difficile trovarne. Tutti i sardi sono infatti unanimi nel richiedere la statizzazione delle ferrovie in concessione. Da anni e anni, sulla stampa, in convegni sindacali, in consessi di organizzazioni economiche interessate allo sviluppo industriale, agricolo e commerciale dell'isola, si è sempre chiesto che le ferrovie sarde in concessione vengano statizzate. Ne ha parlato anche il senatore Oggiano nel suo discorso al Senato il 9 febbraio 1951, quand'era in discussione nell'altro ramo del Parlamento questo stesso disegno di legge. Sentiamo l'imperioso dovere di parlarne qui anche oggi, per ripresentare davanti alla Camera e al Governo questa sempre viva istanza della nostra isola.

I sardi, con tanto maggior calore e convinzione, chiedono la statizzazione delle ferrovie in concessione, in quanto hanno davanti agli occhi l'esempio, da un lato, dei continui miglioramenti dei servizi sui 400 chilometri di rete statale, da quando questi furono statizzati, e, dall'altro lato, il progressivo decadimento dei servizi della rete in concessione che, come si sa, è ridotta in condizioni tali, che è un vero e proprio insulto alla dignità del popolo sardo, oltre che un incalcolabile danno economico.

Se il Governo volesse veramente compiere una opera buona verso la Sardegna dovrebbe non soltanto non opporsi alla statizzazione delle linee sarde in concessione, ma dovrebbe farsi esso stesso promotore di un apposito provvedimento di legge, con carattere d'urgenza.

Ho qui, sott'occhio, la risposta dell'onorevole ministro dei trasporti ad una mia interrogazione che riguarda proprio una delle « aziende » delle ferrovie sarde concesse. Alla mia interrogazione, che porta il n. 7841, il

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

ministro, in data 25 aprile, pochi giorni addietro, mi risponde che quelle ferrovie versano in condizioni di assoluta deficiarietà, gli introiti di esercizio non rappresentano che una minima parte del fabbisogno necessario per assicurare la continuazione dell'esercizio e per corrispondere le competenze dovute al personale, sicché — continua il ministro — « in tale stato di cose è, anzi, a dirsi che il funzionamento di quelle ferrovie è pressoché esclusivamente assicurato dall'intervento finanziario dello Stato, esplicito mediante la concessione di sussidi integrativi di esercizio, che peraltro, data la insufficiente disponibilità dei fondi stanziati nella parte ordinaria del bilancio di questo Ministero, possono essere erogati soltanto nella misura strettamente necessaria a consentire la prosecuzione dell'esercizio e il pagamento delle spese impellenti ».

Che cosa ha dato lo Stato in questi ultimi anni alle tre società che gestiscono le ferrovie in concessione? Secondo i dati fornitimi nel 1951 dallo stesso Ministero dei trasporti i sussidi integrativi di esercizio concessi dallo Stato sono stati, dal 1947 al 1950, i seguenti: alle « ferrovie complementari » lire 2.050.000.000, alle « strade ferrate sarde » lire 899.000.000, alle « ferrovie meridionali sarde » lire 257.000.000.

Sicché dal 1947 al 1950 lo Stato ha erogato per sussidi integrativi lire 3.200.000.000 alle ferrovie sarde in concessione. A questo bisogna aggiungere i sussidi integrativi per l'esercizio 1951, e si arriverà certamente così oltre 4 miliardi.

Ora, giacché queste ferrovie hanno assorbito ogni anno tanto denaro allo Stato, hanno funzionato quasi esclusivamente con contributi dello Stato e grazie all'intervento finanziario dello Stato (ma hanno funzionato, non solo male, ma pessimamente!) sarebbe veramente opera saggia quella di procedere immediatamente alla loro statizzazione.

Ed è certo con viva preoccupazione che leggiamo l'articolo 9 del disegno di legge in discussione nel testo proposto dalla Commissione della Camera, secondo cui « per le ferrovie ammesse ai benefici di cui all'articolo 3 della presente legge, la scadenza delle relative concessioni potrà essere prorogata sino a 25 anni, a partire dalla data di applicazione dei benefici stessi ».

Noi pensiamo e diciamo che prorogare ancora per 25 anni le concessioni ferroviarie in Sardegna, anche dopo fatte le opere di ammodernamento e potenziamento previste da questo disegno di legge, sarebbe una vera

jattura per l'isola. In Sardegna, del resto, vi è un Consiglio regionale, ed i suoi rappresentanti dovrebbero essere sentiti quando si tratterà di decidere sulle sorti delle ferrovie in concessione. Sia comunque ben chiaro che l'opinione pubblica sarda, che tutti i sardi, non rinunciano, con l'approvazione di questa legge, a continuare la loro azione per la statizzazione di tutte le linee ferroviarie dell'isola.

Per la Sardegna vale, dunque, il primo dei due principi enunciati dalla relazione, quello cioè di « mantenere in vita quelle linee ferroviarie che, dal punto di vista dell'interesse pubblico, assolvono a compiti sociali tali da non poter essere sostituite con altro mezzo di trasporto ». Tali sono le ferrovie sarde in concessione.

Quando furono costruite, per la zona ove sono ubicate, le ferrovie secondarie sarde segnarono un passo in avanti notevole per la bonifica di quelle zone, per il loro respiro economico, per il progresso di tutta l'isola. E tutti i sardi sentono che se quelle linee, anziché essere lasciate in decadenza come è avvenuto, fossero state prima d'ora ammodernate, potenziate, completate, molto avrebbero contribuito all'ulteriore sviluppo economico dell'isola. Ecco perché vi fu una generale protesta, quando si sentì parlare di certi progetti che annunziavano la soppressione o la riduzione di questa o quella parte delle ferrovie in concessione, e la loro sostituzione con servizi stradali paralleli.

Per i servizi stradali, intanto, ci vogliono le strade che non vi sono, o sono poche, e non sono certo adatte ai grandi traffici automobilistici. La strada deve essere sviluppata in Sardegna, e i sardi si augurano di cuore che i servizi automobilistici possano e debbano estendersi, non già, però, in sostituzione della rotaia, ma ad integrazione dei servizi ferroviari.

Noi approviamo, sebbene con riserve, gli intendimenti generali di questo provvedimento, che viene finalmente a dare parziale soddisfazione alle richieste, avanzate dall'isola, di ammodernare e potenziare le ferrovie in concessione. Riteniamo utili ed opportune le modificazioni e le aggiunte portate dalla Commissione della Camera al testo approvato dal Senato e particolarmente quelle che fissano il limite massimo di rivalutazione dei sussidi di esercizio e stabiliscono in 6 anziché in 35 annualità il pagamento del contributo dello Stato previsto dall'articolo 3 di questa legge. E speriamo che con questi provvedimenti vengano a cessare tutte le voci di sop-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

pressioni, di riduzioni di queste linee, che tante preoccupazioni hanno destato nell'opinione pubblica sarda.

Abbiamo detto che questi provvedimenti daranno una soddisfazione parziale alle richieste dei sardi. Ed infatti un efficace e completo potenziamento del sistema ferroviario sardo lo si avrà solo, se si vorrà rimediare ad una delle sue più gravi deficienze: la mancanza di raccordo fra i tre tronchi ferroviari a scartamento ridotto: quello settentrionale, quello centrale e quello meridionale, ora non collegati l'uno all'altro.

Il problema non è nuovo. Anche di esso ho avuto l'onore di parlare in altre occasioni, ma è necessario ritornarvi sopra proprio in occasione di questo dibattito. S'impone la costruzione della ferrovia Martis-Chilivani, di chilometri 33,5, per collegare la rete settentrionale col gruppo centrale; della ferrovia Sorgono-Oniferi (o Sorgono-Nuoro) per collegare i due gruppi di linee delle ferrovie complementari; ed infine della ferrovia Siliqua-Villacidro per collegare le ferrovie centrali (complementari) con quelle meridionali.

Gli onorevoli rappresentanti del Governo, nella loro competenza, devono riconoscere come assurdo e intollerabile il sistema delle ferrovie sarde a scartamento ridotto, e non potranno, quindi, non darmi ragione su questo punto.

È un assurdo che tre tronchi ferroviari i quali servono tre zone diverse e importanti della stessa regione non abbiano collegamento fra di loro! Se è stato un errore del passato non aver provveduto al loro raccordo, non lo si deve perpetuare nel presente e nell'avvenire; occorre, se mai, ripararlo, e ripararlo proprio ora che si pensa all'ammodernamento ed al potenziamento delle ferrovie in concessione, delle quali quelle della Sardegna rappresentano — come abbiamo detto — la quinta parte, ossia ben il 20 per cento.

Il collegamento è necessario per evitare trasbordi e per facilitare gli scambi tra le zone di esercizio di ciascuno dei tronchi in funzione per una razionale e più economica sistemazione ed organicità. I raccordi, i collegamenti fra i tre tronchi darebbero alla Sardegna una grande rete ferroviaria a scartamento ridotto. Innanzi tutto bisogna cominciare con il raccordo Martis-Chilivani e provvedere poi agli altri. E, poiché questa legge riguarda solo l'ammodernamento ed il potenziamento, e non le nuove costruzioni, io chiedo che si provveda con un particolare provvedimento di legge. Di questo problema si è già parlato durante il dibattito sul bilancio del Ministero

dei trasporti per il 1951-52. Il ministro ha detto che per la Martis-Chilivani occorrerebbe la spesa di 1 miliardo. Questo miliardo lo si deve trovare, giacché detto raccordo è di grande utilità e servirebbe a bonificare, fra l'altro, una zona molto importante della provincia di Sassari: esso significherebbe veramente un passo notevole verso lo sviluppo e verso la rinascita economica della nostra isola.

Infine, su un altro problema vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro: quello riguardante il trattamento fatto al personale delle imprese ferroviarie concessionarie. Esse non pagano regolarmente gli stipendi, non applicano i contratti di lavoro, non rispettano le disposizioni di legge, non versano i contributi assicurativi in tempo agli istituti di previdenza e non versano alla cassa di soccorso del personale i contributi necessari perché essa possa funzionare.

Su questo problema ho richiamato già l'attenzione del ministro con una recente interrogazione: ivi ho denunciato la gravissima situazione venutasi a creare nella cassa di soccorso e malattie del personale dipendente dalle ferrovie complementari sarde; anche la federazione degli autoferryer della Sardegna ha fatto presente questa situazione con un esposto al ministro richiedendo il suo autorevole intervento.

La società delle ferrovie complementari sarde non versa alla cassa di soccorso i contributi che mensilmente addebita al personale nella misura del 0,85 per cento delle retribuzioni, né accredita le spese di sua pertinenza corrispondenti al 4,35 per cento delle spese di retribuzione; non vengono neppure versate all'ente le trattenute per prestazioni da parte del medesimo mediante la fornitura di medicine, visite mediche, ricoveri in ospedali e case di cura, per le quali deve versare una percentuale che va dal 20 al 40 per cento della spesa sostenuta dalla cassa. Dalle carte contabili risulta che l'azienda ha un debito verso la cassa di soccorso, al marzo 1952, di circa 21 milioni, mentre la cassa ha verso medici, farmacisti, ospedali, ecc. un debito di circa 15 milioni. Evidentemente, in tale situazione, i medici, le farmacie e gli ospedali si rifiutano di prestare la loro opera al personale dipendente da queste ferrovie.

Questo sconcio deve cessare. Noi pensiamo che, nel momento in cui lo Stato, attraverso la presente legge, dà a queste società dei fondi per provvedere al loro esercizio nonché all'ammodernamento degli impianti e del ma-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

teriale, patti chiari debbono essere fatti ai concessionari.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Il Ministero ha già provveduto.

POLANO. Tanto meglio. Comunque nell'avvenire è necessario che il Governo controlli, sorvegli ed intervenga sempre con la dovuta energia in modo che i diritti del personale di dette imprese siano tutelati. Quando giunge la fine del mese il personale deve avere il suo stipendio, la cassa di soccorso i suoi contributi e tutto funzionare regolarmente.

Con queste osservazioni e raccomandazioni dichiaro che voterò a favore del disegno di legge, e, se verranno effettuate le misure in esso previste, se verranno realizzati quei raccordi di cui ho parlato ed ai quali si potrà provvedere con legge speciale, sia con gli stanziamenti del bilancio dei trasporti sia con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno (che ha fra i suoi compiti anche quello di provvedere alla sistemazione delle ferrovie), potrà essere migliorato il sistema ferroviario dell'isola.

Insistiamo perché il Governo attui sollecitamente le misure necessarie per l'ammodernamento e lo sviluppo delle ferrovie sarde in concessione, la cui sistemazione è un aspetto importantissimo per la rinascita economica e sociale della Sardegna. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Monticelli. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

TROISI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, farò brevi considerazioni soprattutto di carattere economico-finanziario.

Possiamo partire da una base induttiva, costituita da una recente pubblicazione curata dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che offre una larga messe di dati (Ministero dei trasporti: « Statistica dei servizi pubblici di trasporto in concessione relativa all'anno 1948 », Istituto poligrafico dello Stato, Roma, 1951).

Dalle cifre contenute in questo pregevole volume emergono taluni fenomeni del dopoguerra che richiamo brevemente. Anzitutto si rileva lo sviluppo notevolissimo dei trasporti su strada, accompagnato da una contrazione nella lunghezza dei trasporti ferroviari.

Altri fenomeni sono il miglioramento dei servizi pubblici dei trasporti urbani e, di

contro, un forte e crescente disavanzo delle ferrovie concesse e delle ferrovie extraurbane.

Lo stesso aumento delle tariffe, lungi dal determinare un migliore assetto dei bilanci, li ha aggravati nel senso che ha contratto il traffico accrescendo il deficit di esercizio, valutato ad oltre 6 miliardi all'anno per le ferrovie concesse e a circa 2 miliardi e mezzo per le ferrovie extraurbane.

Quindi il disegno di legge in esame mira proprio a rinascere questo settore, che presenta condizioni arretrate dal punto di vista tecnico ed una situazione deficitaria dal punto di vista economico. Si tratta di valutare se gli strumenti adottati con questo provvedimento e le risoluzioni escogitate rimuovano o meno le cause e gli ostacoli che hanno determinato le situazioni di squilibrio tra spese di esercizio e proventi. Lo stato attuale di questo settore così importante dei trasporti pubblici si compendia proprio nel fatto che le spese di esercizio non sono compensate dai proventi. Tra i fattori di aumento delle spese di esercizio annovero: l'alto costo dei combustibili, dell'energia elettrica e in genere delle materie di consumo; gli impianti non rinnovati a tempo opportuno e adesso con una efficienza diminuita e forti spese di manutenzione; gli oneri del personale. Dico subito che, salvo qualche punto su cui mi permetterò di fare delle raccomandazioni, il provvedimento risolve in modo soddisfacente il grave e complesso problema e segna veramente una tappa notevole nel cammino della ricostruzione del sistema delle comunicazioni in Italia. Le ferrovie in concessione debbono considerarsi come un'integrazione delle ferrovie statali (integrazione necessaria, ai fini del trasporto di persone e cose nelle zone disabitate o periferiche), e questo provvedimento tende appunto al risanamento e alla razionalizzazione di questo settore. Faccio, anzitutto, un richiamo economico, e propriamente al principio di sostituzione illustrato così magistralmente dal Marshall, il quale riconduce il progresso economico alle scelte sostitutive operate dall'imprenditore. Nella realtà economica abbiamo un incessante dinamismo proprio perché gli operatori, nella ricerca delle combinazioni più vantaggiose e più economiche, tentano di sostituire ad un mezzo produttivo meno redditizio altri più redditizi, per il raggiungimento di quella posizione di equilibrio che è poi una posizione di massimo. Orbene, questo disegno di legge appare informato, in tutta la sua struttura, a questo principio.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Il settore delle ferrovie in concessione è rimasto arretrato. Quali le cause? Per lungo tempo i trasporti su rotaia si sono adagiati su posizioni monopolistiche e quindi necessariamente statiche. Quando poi la concorrenza dei trasporti su strada si è affacciata all'orizzonte diventando sempre più travolgente, le ferrovie in concessione non hanno potuto prontamente aggiornarsi e rispondere alle nuove esigenze. I piani finanziari sono stati sconvolti dalla svalutazione monetaria e dal crescente peso dei costi: questo profondo squilibrio non ha consentito di attuare la necessaria riorganizzazione dei servizi. Ciò è avvenuto non per una mancanza preconcetta di volontà da parte dei concessionari, ma soprattutto perché sono mancati, al momento opportuno, interventi adeguati.

Con questo disegno di legge si dispone, in primo luogo, una rivalutazione o adeguamento delle sovvenzioni ordinarie di esercizio, rimaste ancora ferme alla situazione economica di anteguerra senza tener conto dei rivolgimenti verificatisi nel frattempo, soprattutto a causa della svalutazione monetaria. Quindi, accogliendosi il principio di assicurare adeguatamente una rivalutazione delle sovvenzioni ordinarie, si supera quella politica di espedienti e di rattoppi costituita dagli interventi attraverso sussidi integrativi di esercizio e sussidi straordinari.

Si delinea dunque un vero e proprio piano regolatore delle ferrovie in concessione, informato al principio economico della sostituzione, che prende per base il piano finanziario stabilito per ogni linea. In base alle risultanze di tale piano si fissa e si commisura la nuova entità del contributo ordinario di esercizio, che, secondo il progetto originario, non poteva superare la misura di cinquanta volte l'importo della sovvenzione chilometrica annua stabilita negli atti di concessione anteriori all'8 settembre 1943. Nella formulazione approvata dal Senato si tolse anche questo limite; ma, opportunamente, la Commissione, nella rielaborazione veramente approfondita ed acuta di questo provvedimento, ha inteso proporre un emendamento aggiuntivo che corrisponde in pieno alle esigenze ed alla mutevole realtà, adottandosi un limite massimo al chilometro. La sovvenzione d'esercizio varia da un limite che da 800 mila nel periodo di tempo non superiore a tre anni scende a 600 mila dopo tale termine, e in taluni casi eccezionali, per linee dell'Italia meridionale ed insulare che rivestano particolare importanza sociale, può anche giungere ad 1 milione e 400 mila al chilometro.

Quindi, vi è tutta una graduazione che corrisponde alla complessa realtà del fenomeno che noi stiamo esaminando.

Ma vi è di più. Questi contributi, fissati nella misura che ho accennato, prima di essere consolidati per tutto il periodo della concessione, sono sottoposti ad una specie di sperimentazione, per cui si prevede la possibilità di una revisione nel periodo di un triennio. Ciò mi sembra notevole, perché si mira a corrispondere i contributi in base a quelle che sono le effettive risultanze dei costi di esercizio.

Ma, se vi sono imprese ed aziende le quali potranno raggiungere un assetto stabile e definitivo attraverso l'accennato adeguamento, ve ne sono altre le quali, trovandosi in una situazione di maggiore arretratezza, devono fare operazioni molto più profonde e molto più radicali, nel senso che devono trasformare tutta la propria organizzazione sostituendo a sistemi antiquati nuovi sistemi più economici e più redditizi.

Ecco come in un'altra parte del disegno di legge si prevede l'intervento dello Stato per sovvenzioni e contributi diretti all'ammmodernamento, al potenziamento, nonché all'acquisto di nuovo materiale rotabile o alla trasformazione di quello esistente. Qui bisogna pur dire che, effettivamente, non è più concepibile, oggi, con i progressi raggiunti, la sopravvivenza di sistemi di trazione ancora a vapore, oppure di velocità commerciali che, in talune zone, non superano i 20 chilometri all'ora.

Se questi sistemi di comunicazione devono sopravvivere, è necessario che si ammodernino e si potenzino. Ed ecco che lo Stato fornisce, attraverso un sistema di contributi, le possibilità perché questo avvenga. Ed è importante notare, al riguardo, che nel piano regolatore si stabilisce un periodo di tempo, non superiore a tre anni, entro il quale il piano di ammodernamento deve essere realizzato. Lo Stato può concedere un contributo in annualità posticipate, per un numero non superiore a sei. Tali annualità saranno determinate al tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti ed in ogni caso ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, in modo da corrispondere, in valore attuale, a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile sia per gli impianti che per il materiale rotabile e di esercizio. La misura di tale contributo può elevarsi sino al 75 per cento per quanto riguarda l'Italia meridionale e insulare.

I tecnici sono concordi nell'asserire che la sostituzione di un sistema ad un altro più

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

progredito (motorizzazione, elettrificazione, sostituzione con filovie, ecc.) di per sé arreca una sensibile riduzione al costo di esercizio. La motorizzazione, ad esempio, rende possibile una diminuzione di spese del 25 per cento ed un aumento di prodotti intorno al 30 per cento. Ed è questo uno dei mezzi per abbassare quello che si chiama, appunto, coefficiente di esercizio, cioè il rapporto fra la spesa e il prodotto.

In tal modo, si raggiunge una più stabile posizione di equilibrio.

Su questo argomento si innesta una questione importante. Innanzi tutto, io condivido in pieno le decisioni prese dalla Commissione modificando profondamente il sistema originario per questi contributi, nel senso di accorciare l'intervallo da 35 anni ad un periodo di 6 anni. In tal modo si renderà più operante la legge, consentendo più facilmente lo sconto delle annualità. Ma qui si innesta, come dicevo, un problema di carattere finanziario. Se vogliamo effettivamente che questa legge diventi operante, perché a suo favore militano argomenti di carattere non soltanto tecnico ed economico, ma, come accennerò tra poco, anche sociale, è necessario assicurarne il finanziamento. Nell'articolo 7 si prevede appunto la possibilità che i contributi di ammodernamento siano messi a disposizione del concessionario per compiere operazioni finanziarie. Si è molto discusso sulla stampa tecnica di questo problema, poiché effettivamente esso costituisce il fulcro del disegno di legge. Taluni hanno avanzato anche delle soluzioni che potranno essere oggetto di successivi provvedimenti.

Siamo nel campo del credito a media o a lunga scadenza. È necessario che le imprese le quali si sottopongono ad un piano di trasformazione tecnica, che importa anche un piano finanziario, abbiano la possibilità di attingere i mezzi adeguati. V'è nella nostra organizzazione creditizia un istituto che possa fronteggiare queste richieste? Ormai si va sempre più delineando una specializzazione del credito; esiste tutta una gamma che va dal credito agrario al credito artigiano, al credito navale, al credito peschereccio, cinematografico, ecc.; ma non ancora si è delineato un credito che possa sicuramente ed efficacemente corrispondere alle particolari esigenze del settore ferrotranviario. Taluni hanno affacciato la soluzione di far leva sul consorzio per sovvenzioni su valori industriali, che scontrerebbe le cambiali emesse dagli istituti finanziari, in corrispondenza delle cessioni delle annualità statali. Si avrebbe poi, nei limiti fissati dal

comitato interministeriale del credito, il risconto degli effetti presso l'istituto di emissione (si veda la relazione del senatore Giuseppe Bianchini negli «Atti del 1° Convegno tecnico-economico per l'ammodernamento dei trasporti (31 marzo-1° aprile 1951) — Istituto di tecnica ed economia dei trasporti del Politecnico di Milano). Si tratta di una proposta che merita il più attento esame; ma quel che necessita fin d'ora — ed ecco quindi una mia prima raccomandazione — è che nell'orientamento generale della politica creditizia vi sia anche la direttiva di soddisfare le richieste di credito provenienti da questo settore che deve essere risanato.

Ciò va riferito anche alla parte di spesa non coperta dai contributi dello Stato. Difatti si stabilisce (articolo 11) la facoltà del ministro del tesoro, di concerto con il ministro dei trasporti, di concedere, per la durata di 25 anni, la garanzia sussidiaria dello Stato per questa parte di spesa. In virtù di tale garanzia statale si può avere una maggiore facilità di erogazione del credito da parte di istituti, enti o sezioni di credito autorizzati ad esercitare il credito a medio ed a lungo termine, nonché da parte di istituti, enti o società di previdenza e di assicurazione, istituti di credito delle casse di risparmio italiane.

I concessionari possono essere autorizzati a contrarre mutui garantiti da ipoteche accese sulle stesse aziende, quando non ottengono la garanzia sussidiaria da parte dello Stato.

Non mi dilungo su altri argomenti di carattere tecnico: sulle forme di pagamento delle sovvenzioni, ecc. Mi si consenta soltanto di manifestare il mio modesto avviso su alcuni problemi sollevati in questo dibattito: alludo alla opportunità o meno di conservare l'istituto della concessione e alla *vexata quaestio* della nazionalizzazione. Abbiamo sentito, poc'anzi, parlarne con accenti piuttosto eloquenti dai colleghi onorevoli Salerno e Polano. Senza addentrarmi in una questione così complessa, debbo dire che sarebbe illusorio credere di trovare una panacea nella nazionalizzazione, perché questa non elimina una situazione tecnica indifferibile, costituita appunto dalla necessità dell'ammodernamento, dalla necessità del potenziamento. Non solo, ma se noi facciamo una analisi accurata degli elementi del costo di esercizio nell'azienda ferroviaria gestita dallo Stato e nelle aziende ferroviarie in concessione, si giunge al risultato che il costo del treno-chilometro nell'azienda statale si aggira intorno al doppio di quello nelle aziende concessionarie. Potrei recare, al ri-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

guardo, larga messe di dati, anche per comprovare il larghissimo divario esistente nei costi per chilometro di linea nei due tipi di gestione.

Se pertanto ci trovassimo di fronte ad aziende gestite dallo Stato, il *deficit* sarebbe di circa il doppio di quello che è adesso.

È noto ai colleghi come il problema dei costi domini la vita di ogni impresa: recentemente fu nominata al Ministero dei trasporti una apposita commissione per studiare tale problema e proporre tutte le economie realizzabili nella vasta e complessa azienda delle ferrovie dello Stato.

Ma vi sono, inoltre, obblighi contrattuali che non possono essere calpestati e misconosciuti. Il riscatto implica la disponibilità d'ingentissimi capitali. Altri mezzi finanziari sono poi richiesti dall'attuazione dei programmi di ammodernamento. Sia infatti lo Stato il gestore o sia il privato, l'ammodernamento è indispensabile se i trasporti su rotaia, ad impianti fissi, debbono sopravvivere (importante è, al riguardo, il rapporto redatto, nel febbraio 1951, dalla Unione internazionale delle strade ferrate sulla « situazione delle ferrovie europee: difficoltà, cause, rimedi, possibilità »).

Non è quindi il caso di affrontare adesso questa grossa questione. Recentemente, se ben ricordo, si sono avuti ben due esempi di passaggio allo Stato di linee secondarie, per le quali si era giunti al termine della concessione. Si tratta, perciò, di una questione che non può essere affrontata con uno schema generale e preconcelto. Quel che è necessario ed urgente, a mio modesto avviso, è di rivedere ed aggiornare l'istituto della concessione per rendere più vincolante ed efficace il controllo. Indubbiamente sussiste una certa concessione, un rapporto d'interdipendenza fra la situazione di arretratezza delle ferrovie in concessione e lo stato d'inferiorità e di scarso sviluppo economico delle regioni ove esse operano. Nè si può dire che l'una sia la causa dell'altra: perciò ho parlato di una relazione d'interdipendenza. Bisogna pertanto inquadrare questo provvedimento in tutto il piano generale della politica perseguita dal Governo nel risollevarimento delle zone depresse. Noi faremmo opera vana se potenziassimo l'agricoltura di queste zone attraverso la sistemazione dei bacini montani, la bonifica, l'irrigazione, la trasformazione fondiaria e la formazione della nuova piccola proprietà contadina, la valorizzazione dei prodotti agricoli e se sviluppassimo l'attrezzatura industriale e finanche turistica attraver-

verso l'intervento della Cassa per il Mezzogiorno, i cui compiti sono stati recentemente ampliati: tutto sarebbe infecondo, se non perfezionassimo anche il sistema di comunicazioni del Mezzogiorno e in primo luogo delle ferrovie in concessione.

Ma vi è, oltre a questo aspetto economico, anche un aspetto sociale sul quale mi permetto di richiamare la più attenta considerazione dei colleghi. Noi stiamo esaminando i bilanci finanziari in connessione con un altro disegno di legge di notevolissima importanza di politica economica (e più propriamente di politica anticiclica), inteso allo sviluppo dell'economia e all'incremento della occupazione (disegno di legge n. 2511). Orbene, il provvedimento oggetto del nostro esame si inserisce esattamente in questo piano di politica economica. Esso infatti concorre al potenziamento produttivo, in quanto il miglioramento della rete dei trasporti in concessione promuoverà un maggior volume di traffico.

La spesa che si sopporta con questo provvedimento troverà riscontro in maggiori prodotti futuri e in minori interventi da parte dello Stato. Si aboliscono difatti i sussidi integrativi di esercizio. Entro il periodo previsto, non superiore al triennio, le aziende ferrotranviarie in concessione o si risanano definitivamente, raggiungendo una posizione di equilibrio, oppure bisogna giungere alla sostituzione con altri mezzi di trasporto più economici. In detta sede potrà convenientemente riesaminarsi il problema della nazionalizzazione, qualora motivi sociali o politici o militari consiglino di mantenere in vita determinate linee.

Da tempo proprio il settore delle aziende metalmeccaniche, specializzate nella costruzione e riparazione del materiale mobile ferrotramviario, attende questo provvedimento. Possiamo dire che dal 1946-47, quando vi furono forti commesse a queste aziende, è andato sempre più diminuendo il ritmo di attività produttiva. L'approvazione di questa legge, oltre a soddisfare le varie esigenze cui ho accennato, presenta anche il vantaggio sociale di determinare presto un notevole volume di commesse a queste aziende, rendendo possibile un maggiore impiego di manodopera ed evitando dissesti e fallimenti d'importanti organismi economici, che per lo più hanno maestranze specializzate.

Effettivamente possiamo dire che con l'odierno provvedimento si compie un'altra tappa fondamentale nella ricostruzione del nostro sistema ferroviario.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Un'altra raccomandazione: in questo disegno di legge, che pure si richiama alla legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa ai concorsi dello Stato per i servizi di trasporto in concessione, manca qualsiasi accenno ad un coordinamento con la legge 14 ottobre 1932, n. 1496, recante il titolo: « Provvedimenti per fronteggiare la crisi dei trasporti in concessione all'industria privata ». A mio avviso, si renderà necessario coordinare il sistema predisposto dall'attuale provvedimento con la legge del 1932, che rimane in gran parte ancora in vigore, appunto per armonizzarlo soprattutto conciliarlo sia per quanto riguarda la sostituzione di un mezzo di trasporto ad un altro, sia per quanto riguarda le possibilità di raggruppamento dei vari servizi.

Inoltre, mi associo a quanto alcuni colleghi hanno detto circa la necessità che l'organo superiore di coordinamento diventi finalmente realtà. Ogni qual volta parliamo di problemi ferroviari, affiora la necessità di un organo che possa avere la visione panoramica ed unitaria di tutti i mezzi di trasporto esistenti nel paese. Quindi, faccio voti che presto si realizzi, come in Francia ed in altri paesi, quest'organo di coordinamento.

Infine, raccomandando che, nell'attuazione di questo piano regolatore delle ferrovie in concessione, si tenga conto delle esigenze di alcune ferrovie che operano nella terra della quale mi onoro di essere il rappresentante politico. Alludo alle ferrovie del sud-est, alle calabro-lucane, alla ferrotramviaria. Nelle Puglie, nella Calabria, nella Lucania operano questi importanti organismi, che hanno i loro piani di sviluppo, di ammodernamento e di potenziamento tecnico. E qui mi consenta il collega onorevole Salerno di chiarire che l'aiuto finanziario da parte dello Stato non è corrisposto a fondo perduto, perché il materiale rotabile e d'esercizio, nel quale i contributi vengono investiti, passa in proprietà dello Stato e per gli impianti fissi rimane fermo il principio della reversibilità allo scadere delle concessioni. Gli ultimi due commi dell'articolo 3, nel testo redatto dalla Commissione, sono oltremodo espliciti al riguardo: « Allo scadere del periodo per il quale viene accordato il contributo, il materiale rotabile e di esercizio passa in proprietà dello Stato per un'aliquota corrispondente al rapporto fra il valore capitale del contributo accordato e la spesa riconosciuta ammissibile per il suo acquisto. Il materiale rotabile e d'esercizio, per le quote in proprietà dello Stato, rimane in uso gratuito al concessionario, con obbligo del concessionario medesimo di mantenimento in efficienza e di ripri-

stino in caso di distruzione non dovuta ad eventi bellici ».

Concludo manifestando un vivo plauso al Governo per questo provvedimento che viene incontro ad esigenze così complesse e vitali, formulando l'auspicio che esso presto diventi realtà operante e che il nostro paese possa in tal modo completare la grandiosa opera di ricostruzione economica e sociale. (*Applausi al centro e a destra*).

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

LOMBARDI RICCARDO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non penso sia il caso di ripetere in questa sede la discussione di fondo che in Commissione accompagnò la lunga elaborazione e le modificazioni che furono apportate a questo disegno di legge, dato che in quella sede su tutte le questioni si è raggiunto un ragionevole compromesso che trova, io penso (a parte alcuni emendamenti di importanza, se non fondamentale, notevole), l'unanimità dei consensi della Camera. Tuttavia non posso esimermi dal ricordare, riprendendo anche ciò che è stato oggetto di qualche accenno da parte dei colleghi che mi hanno preceduto, che l'aver trascurato in questa occasione la soluzione di fondo che, a mio avviso, si prospettava già fattibile e matura, cioè la soluzione della decadenza delle concessioni e l'avocazione diretta allo Stato di responsabilità che peraltro lo Stato si assume sul terreno finanziario in misura e in profondità notevoli, sia stato un errore.

Noi siamo abituati troppo ad indulgere al pregiudizio, direi alla superstizione, che vorrebbe stancamente persuaderci che lo Stato sia cattivo gestore, che un'azienda gestita da un ente pubblico rappresenti di per sé stessa un elemento antieconomico, quando proprio nel settore ferroviario noi in Italia abbiamo ragioni di essere orgogliosi di un esperimento che si è rivelato uno dei più fecondi e uno dei più positivi. L'esperimento della nazionalizzazione delle ferrovie italiane del 1905 è assolutamente un esperimento con risultati positivi. Non annoierò certamente la Camera facendo la storia della nazionalizzazione delle ferrovie italiane e ricordando qual era lo stato in cui le ferrovie venivano gestite dalla società privata e quali furono i rapidi vantaggi che l'amministrazione pubblica assicurò a tutto il nostro sistema ferroviario. Sarebbe una storia esemplare, proprio a smentire una volta per tutte questa superstizione antinazionalizzatrice che parte, fra l'altro, da un errore di fatto, nell'attribuire

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

cioè alla incapacità di gestione dello Stato difetti che sono invece propri delle dimensioni di determinate aziende. Quando si prende lo Stato o un ente pubblico delegato dallo Stato o in qualunque modo traente i suoi poteri dalla collettività pubblica, e lo si accusa di burocraticismo e di lentezza nella gestione, si dimentica che quel tanto di burocraticismo e di lentezza che troppo facilmente si rimprovera è la conseguenza delle dimensioni dell'azienda e non già dal fatto che l'azienda di quelle determinate dimensioni sia gestita dai privati o da enti pubblici. L'esperienza che abbiamo sotto i nostri occhi, di grandi aziende private che abbiano raggiunto dimensioni notevoli, ci fa vedere che l'ordine di grandezza del burocraticismo e della lentezza nella gestione raggiunto da queste gestioni private è per lo meno pari a quello dello Stato. Il che fa vedere che il *punctum dolens* della questione non risiede affatto sul carattere pubblicistico della gestione, ma in elementi di carattere economico diversi.

D'altro canto, a persuaderci di una più razionale e radicale soluzione avrebbe dovuto consigliarci il fatto che con questo disegno di legge lo Stato assume nuovi oneri finanziari o in parte trasforma la natura di quelli che fino ad oggi si è assunto, ed è inevitabilmente portato — e qui è veramente inutile introdurre emendamenti di una qualche efficacia — a stabilire forme di partecipazioni e forme di revisioni delle sue partecipazioni finanziarie che inevitabilmente appaiono piuttosto ostiche, con un carattere patente di ingiustizia, quando si pensi che, per l'attribuzione delle sovvenzioni di esercizio, lo Stato sarà costretto a fare dei piani finanziari, azienda per azienda, nei quali al passivo dei bilanci dovrà figurare anche la quota di ammortamento per finanziamenti che lo Stato concede per l'ammmodernamento delle ferrovie. Certo è che, una volta ammesso il principio della sovvenzione e una volta ammesso il principio del contributo dello Stato, è una conseguenza inevitabile senza dubbio. Ma non è chi non veda la sfrenatezza e la irrazionalità di questo servizio, per il quale delle aziende private concessionarie debbono ricevere sovvenzioni nella valutazione della cui misura, agli effetti del pareggio del bilancio, deve essere tenuto conto anche dell'ammortamento delle sovvenzioni fornite dallo Stato. Cosicché, in definitiva, inevitabilmente le società, alla fine del loro periodo di concessione, finiscono per avere ammortizzate anche le sovvenzioni che lo Stato concede loro per aver fatto giocare

l'onere di questi ammortamenti al passivo, cioè a detrazione del loro attivo, per quanto riguarda il calcolo delle sovvenzioni che lo Stato deve dare per assicurare l'equilibrio dei loro bilanci.

Conseguenza inevitabile del sistema di intervento in una società privata è che, una volta accettato il sistema, una volta che, dati i rapporti di forza, dati i pregiudizi correnti, date molte altre cose, non si sia addivenuti a una soluzione più radicale che — ripeto — oltre che equa sembra nelle attuali circostanze matura, conviene assumersi tranquillamente anche i lati negativi e vedere se per avventura, anche se non si sia potuto adottare la soluzione ottima, non si sia raggiunto un grado, non dico del tutto soddisfacente, ma certo mediocrementemente soddisfacente nella formulazione del disegno di legge.

Penso realmente che questo disegno di legge, così come era stato inizialmente concepito, così come era stato oggetto di discussioni extraparlamentari (in un primo tempo vi fu uno sfrenato intervento di interessi legittimi ed illegittimi sulla prima formulazione di questo progetto di legge che autorizzava qualche preoccupazione), passando poi attraverso successive modificazioni del Senato; penso dunque che nella formulazione che anche mercé l'opera intelligente del presidente della nostra Commissione ha potuto ricevere, e nella forma che esso ha assunto, rappresenti, una volta superata la questione iniziale cui ho accennato, un notevole vantaggio. Rappresenta un notevole vantaggio soprattutto perché esso non si illude di introdurre un nuovo principio di politica economica, come in modo piuttosto avventato si tentò di affermare nella prima esibizione di questo progetto.

Evidentemente tutto quel sistema di capitalizzazione di risparmi, di capitalizzazione di oneri cessanti a cui si volle raccomandare in un primo tempo l'accoglimento del progetto, apparve subito piuttosto stravagante, e la nostra Commissione se ne accorse. E la ragione più accettata del ritardo che ha avuto la presentazione alla Camera di questo progetto di legge è proprio questa: che la Commissione ha cercato di reagire in modo prosastico alla furia primaverile della prima stesura e soprattutto della prima raccomandazione di questo progetto. In realtà si tratta di cose assai semplici. Si tratta non già di far risparmiare allo Stato una parte delle sovvenzioni ordinarie e straordinarie che esso attualmente dà e una parte di questi tali risparmi capitalizzarli in modo da servir-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

sene per il finanziamento di opere e per l'acquisto di materiali necessari per l'ammmodernamento. Si tratta, più realisticamente e più aderentemente, di stabilire che l'onere dello Stato rimanga quello che è stato fino ad oggi. Esso cambia soltanto in senso migliorativo la sua natura. L'onere rimane quello che è stato accertato alla fine del bilancio testé decorso; soltanto che questo onere di bilancio, anziché essere sperperato in qualche modo in contributi a fondo perduto, viene diviso in due parti: una prima parte è rivalutativa delle vecchie sovvenzioni, e pertanto sotto questo titolo non vi è che il trasferimento del contributo straordinario a sovvenzioni ordinarie (un trasferimento che ha un vantaggio notevole: quello di fissare dei limiti, cioè di non lasciarli all'arbitrio di una commissione sia pure competente, all'arbitrio soprattutto della pressione dell'interesse privato); una seconda parte viene invece utilizzata per opere di ammodernamento preventivamente destinate e rese obbligatorie e come tali sottratte all'abitudine dello sperpero che è stato tradizionale nell'amministrazione di questo onere dello Stato. Come i colleghi vedono, si tratta di una cosa molto realistica e limitata nel tempo cosicché almeno la presente generazione potrà vedere la realtà del raggiunto risanamento.

Il disegno di legge, pertanto, potrà essere da noi accettato se saranno accettate alcune proposte emendative che brevemente illustrerò. Una prima mia proposta di emendamento riguarda il caso di aziende che non riescono o non vogliano fruire tempestivamente dei finanziamenti loro concessi per tradurre in realtà le opere di ammodernamento previste. In questo caso il testo della Commissione prevede la facoltà di far decadere la concessione: io direi sia meglio parlare di obbligatorietà della decadenza, in modo da introdurre nella legge un elemento di pressione e di scoraggiamento da qualsiasi tattica elusiva dell'utilizzo integrale delle somme per lo scopo che la legge stessa si è prefisso.

Una seconda proposta di emendamento tende ad includere nei provvedimenti stabiliti dalla presente legge, e che concernono anche l'azienda dei trasporti lagunari di Venezia, anche le aziende municipalizzate esercenti pubblici trasporti. So benissimo che a questo proposito mi si obietterà che queste ultime non sono aziende in concessione, ma ciò è vero fino a un certo punto, perché vi sono dei servizi pubblici di trasporto extraurbano gestiti da municipi, da province o da consorzi di comuni che rientrano nel tipo classico delle

aziende concessionarie: soltanto che esse non appartengono ad imprese private, ma sono gestite da enti pubblici.

Vi sono delle aziende, anche nella nostra città, onorevole Malvestiti, che esercitano linee extraurbane che sono oggetto di concessione da parte del Ministero dei trasporti e che pertanto rientrano integralmente, a mio avviso, nella legge del 1912, che riguarda appunto la istituzione dei servizi in concessione. L'esclusione delle aziende municipalizzate o di prevalente proprietà comunale o di prevalente proprietà delle province da queste provvidenze rappresenta in realtà una indebita punizione proprio per un settore, che è quello dei servizi pubblici di trasporti municipalizzati, che si è rivelato uno dei maggiormente capaci di autorisanamento.

Una terza questione, che penso fondamentale e sulla quale desidero richiamare in particolare modo l'attenzione dell'onorevole ministro, riguarda l'alinéa c) dell'articolo 2 della legge. Esso si riferisce esattamente a quei tipi di trasporto ferroviario o tranviario che per esigenze tecniche non fossero ritenuti suscettibili di ammodernamento e che, pertanto, fossero condannati o destinati alla sostituzione con tipi di trasporto meglio confacenti, cioè, nel caso, con trasporti su strada. Si tratta del caso del passaggio del trasporto su ferro al trasporto su strada.

A questo punto devo dire che la polemica che tante volte ha avuto l'onore di menzioni giornalistiche, quella polemica fatta soprattutto con i sindacati lavoratori, è stata abilmente o scientemente o inconsapevolmente deformata. Non è affatto vero che i sindacati dei lavoratori abbiano mai preso una posizione contraria per principio alla sostituzione, ove tecnicamente ed economicamente sia vantaggiosa, del trasporto su strada al trasporto su rotaia; non è vero che vi sia questo pregiudizio, o questo feticismo, del trasporto su rotaia, che del resto non sarebbe neanche giustificato. La verità è un'altra: la verità di fondo è che nello stabilire un criterio di confrontabilità fra l'un tipo di trasporto e l'altro (nel caso specifico, fra un tipo di trasporto su rotaia ed il concorrente tipo di trasporto su strada), nello stabilire quale dei due sia più economico, molte volte, e — direi — la più parte delle volte, non si è tenuto conto e non si tiene conto della diversa natura del rapporto di impiego del personale nel primo e nel secondo caso, cioè si fa il confronto senza una preventiva omogeneizzazione, sia pure virtuale, delle condizioni di lavoro vigenti nell'uno e nell'altro tipo di trasporto.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Ora, nelle aziende di trasporto, le spese del personale incidono con una percentuale assai rilevante sul costo complessivo dell'impresa, cosicché il confrontare l'economicità di gestione di due tipi di aziende, nell'uno dei quali il personale, per esempio, sia assoggettato alle sei o alle otto ore di lavoro quotidiano e nel secondo dei quali sia assoggettato, come avviene, a 18-19 ore di lavoro quotidiano, il confrontare tale economicità di gestione risulta difficile in quanto ciò introduce un elemento di deformazione nel puro criterio economico, che dovrebbe essere il solo a presiedere la determinazione della Commissione e del Governo nell'assegnare la preferenza tecnica all'uno piuttosto che all'altro sistema; così che è indispensabile — e da questo punto di vista credo vi sia non soltanto una ragione di equità ma anche una ragione di correttezza economica — che almeno si introduca nella legge, tassativamente, che fra i criteri di confronto tra i vecchi e i nuovi sistemi (ove occorra passare da un sistema arretrato a un sistema più moderno) vi sia una preventiva omogeneizzazione delle due strutture di trasporto nei riguardi del trattamento del personale, sia agli effetti retributivi, sia agli effetti normativi, sia agli effetti previdenziali. È una ragione di interesse pubblico, ed io devo ricordare al ministro che se la legge dell'equo trattamento per il personale secondario ferroviario e tramviario esiste e a suo tempo fu votata dal Parlamento italiano, questo non è stato per capriccio e non è stato per voler favorire in modo speciale un settore di lavoratori: è stato per una esigenza prevalente di carattere pubblico. Si è ritenuto allora — e credo si sia ritenuto giustamente — che il carattere del servizio ferroviario avesse un così fondamentale interesse pubblico che fosse altresì interesse pubblico legare al servizio ferroviario — e pertanto riconoscendo i diritti, non i privilegi, che ad esso derivano — un determinato tipo di personale specializzato, assoggettato a condizioni di lavoro che garantiscano anche la sicurezza del trasporto.

Il fatto che nei trasporti non ferroviari e non tranviari la legge dell'equo trattamento non abbia potuto essere introdotta; il fatto che, malgrado tutte le buone intenzioni, oggi vi sia una sperequazione notevole nei due tipi di trattamento, non deve essere rapportato nella sede meno opportuna per ricercare un tale rapporto qual è la sede del confronto sui risultati di gestione consuntiva o preventiva fra un tipo di trasporto su ferro e un tipo di trasporto su strada. E pertanto è indispensabile stabilire questo

criterio, ad evitare che la legge sia sfruttata a fini di speculazione privata.

Perché veda, onorevole ministro: se apparisse che un certo servizio ferroviario o tranviario risulta antieconomico in ragione esclusivamente del trattamento sindacale dei lavoratori (orario di lavoro, retribuzione e trattamento previdenziale); se la differenza che è capace di far pendere la bilancia verso un tipo di trasporto dovesse derivare esclusivamente dalla diversità del trattamento sindacale, è chiaro che questo criterio sarebbe inaccettabile perché antisociale ed antieconomico.

Non è interesse dello Stato, né di alcuno, introdurre, in sede di un esame che deve assolvere anche a certi criteri di garanzia pubblica la pratica del supersfruttamento dei lavoratori...

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Se i diritti acquisiti sono salvi, non può accadere!

LOMBARDI RICCARDO. I diritti acquisiti possono essere salvi per il personale che abbia prestato servizio nella precedente azienda e passi nella seconda azienda. Ma può benissimo darsi il caso che una nuova azienda possa sopportare l'onere della liquidazione o del mantenimento alle vecchie condizioni fino all'esaurimento fisico, cioè fino alla morte del personale ereditato dalla vecchia azienda, e che conti, per rendere redditizio in un secondo momento il nuovo tipo di azienda, proprio sulle diverse condizioni del personale.

Le condizioni di favore concesse al personale ereditato dalla vecchia azienda sono, naturalmente, *ad personam*. Invece, credo sia giusto introdurre il criterio che qualunque sia la possibilità di utilizzo del personale della vecchia azienda, nel conto economico della nuova impresa debba essere uniformato il trattamento sindacale agli effetti della comparabilità dei risultati di gestione: allora la Commissione, nell'esaminare i casi che verranno ad essa prospettati, sarà indotta per lo meno ad esaminare le questioni sotto questo profilo, e, una volta esaminate sotto questo profilo, si ristabilisce la normalità e l'equità ed anche la ragionevolezza economica proprio eliminando un elemento di distorsione antieconomico.

Pertanto vorrei pregare l'onorevole ministro di non opporsi all'accoglimento di questo emendamento, la cui discussione in sede di Commissione ha trovato consensi e divisioni che non coincidono con le divisioni di partito.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Per la prima parte siamo d'accordo. È la seconda parte che non mi convince!...

LOMBARDI RICCARDO. Come dovremo fare? Anche io desidererei essere convinto, a patto ch'ella mi dicesse come potrebbe fare la Commissione a stabilire l'economicità o meno di un tipo di servizi.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Come fa a stabilirlo?

LOMBARDI RICCARDO. Come fa a stabilirlo? Può farlo in due modi: stabilire il confronto basandolo anche sulla diversità di trattamento sindacale e non parlare di diversità di trattamento sindacale rispetto al personale ereditato ma in riferimento al personale integralmente e nuovamente assunto, oppure farlo prescindendo da questo.

Può darsi il caso che una tranvia sia antieconomica con quel trattamento sindacale e che diventi economica, invece; senza neppure bisogno di passare ad un esercizio su strada, ove il trattamento sindacale ferroviario sia abbandonato.

Ora, il criterio che desidero introdurre e sul quale credo non vi possano essere dissensi di sorta, è questo: che la differenza di trattamento sindacale non sia un elemento di cui tener conto nel confronto della gestione economica fra i due tipi di azienda.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Allora il testo dell'emendamento non è chiaro.

LOMBARDI RICCARDO. A me sembra chiaro; ad ogni modo, se ella ha la bontà di rileggerlo e di dirmi quale parte non è chiara, potremo chiarirla.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Nella seconda parte dovrebbe essere espresso quanto ella ha detto testè: cioè, che il criterio non si deve basare esclusivamente sulla possibilità di avere nuove condizioni.

LOMBARDI RICCARDO. Una questione può essere esaminata o dal lato positivo o dal lato negativo; ma è la stessa cosa. Quando dico che per il confronto si deve procedere preventivamente alla omogeneizzazione virtuale delle condizioni normative e previdenziali del personale, dico la stessa cosa.

Sono d'accordo sulla opportunità di dare maggiore chiarezza al testo, purché dica la stessa cosa; nulla ho in contrario ad introdurre un elemento esclusivo, anziché un elemento positivo. L'importante è essere d'accordo sul criterio. Una volta d'accordo sul criterio, potremo trovare facilmente la formulazione.

Con queste modifiche, che io spero vengano accettate, penso che il disegno di legge

presentato potrà avere il consenso unanime della Camera. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

BREGANZE. Non ho certo la pretesa di parlare come tecnico, ma come utente dei mezzi di trasporto. Come tale, mi pare giusto sottolineare alcuni aspetti positivi sia del disegno di legge, com'è formulato e proposto dalla Commissione, sia della relazione che l'accompagna.

Il primo merito della relazione è di aver dato risposta documentata ad una domanda che, almeno a noi utenti, viene frequentemente presentata: cioè, se valga la pena di impiegare energie e spese per l'ammodernamento di linee con impianti fissi, che sembrerebbero superati. Dico impianti fissi in quanto è chiaramente indicato nella relazione che non si fa riferimento soltanto ai mezzi su rotaia, ma anche a quelli elettrofiloviari, che hanno una particolarità di impianti fissi. La relazione dà una risposta positiva: ritiene che, in gran parte dei casi, si possa e si debba rispondere che il mezzo fisso è insostituibile, allo stato delle cose, per rispondere a determinate esigenze. E questa è una benemerita che è giusto sottolineare. E la Commissione non fa un aprioristico rilievo, ma lo basa, con riferimento ad esempi concreti di ferrovie rimodernate, su considerazioni statistiche (chilometraggi, lunghezze medie dei trasporti, costi dei medesimi). Tal che, sotto questo profilo, vi è tranquillità sulla fondatezza dei rilievi e sulla base dei dati di fatto su cui il disegno di legge si fonda.

Secondariamente, se siamo sicuri che vi è questa base di fatto esatta, è opportuno che questa ricchezza (o questo bene strumentale, come la relazione lo chiama) sia, non soltanto conservata ma anche potenziata: ed è quello cui la legge tende.

Però potrebbero sorgere dei dubbi sui criteri, sui limiti e sulle modalità con cui questo concetto ispiratore della legge verrà applicato. Ed ecco che l'articolo 1 fissa delle discriminazioni che costituiscono delle garanzie ai fini della saggia applicazione della legge.

Anzitutto si deve tener conto delle finalità economico-sociali cui le varie ferrovie rispondono. In secondo luogo si distingue: quali ferrovie e tramvie possono essere risanate entro un congruo termine di tempo mediante l'adeguamento di sovvenzione; quali con l'ammodernamento, la trasformazione o la sostituzione degli impianti e del materiale rotabile o del sistema di trasporto; per quali, infine, sia meglio far luogo alla sostituzione dei servizi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

su rotaia con servizi stradali paralleli, alle stesse condizioni tariffarie. Questa rappresenta una garanzia sufficiente e tranquillante per coloro i quali hanno formulato delle riserve su questo disegno di legge.

Poste queste garanzie, non vi è che da raccomandare che questo vaglio, il quale dovrà discriminare tra i vari tipi di intervento statale, sia il più preciso e lungimirante possibile. Non dubitiamo che in tal senso si orienterà l'opera del Governo, ma ci sembra utile richiamare su questo punto l'attenzione dell'esecutivo.

Un terzo merito ha questa legge, come altri colleghi hanno già osservato, ed è quello di assorbire in avvenire molta mano d'opera non solo manuale ma anche tecnica, non solo per le commesse che saranno ordinate ma anche per la maggiore frequenza e intensità dei servizi, che penso richiederanno ulteriore personale.

Infine — è un altro punto da sottolineare, e la relazione lo ha richiamato — questo provvedimento apporterà un miglioramento economico, oltre che turistico ed ambientale, in varie regioni. In questo momento ho presente l'ammodernamento eseguito qualche anno fa nella nostra provincia di Vicenza, ammodernamento che — se non erro — non fu neanche agevolato dal contributo statale. Mi riferisco alla elettrificazione della linea Recoaro-Chiampo. Quella pur industriale zona ha avuto, in seguito al miglioramento della linea, una tale frequenza e rapidità di mezzi di comunicazione che un elevamento del tenore di vita vi si è prodotto, ripercuotendosi beneficamente anche nei confronti degli enti pubblici della nostra provincia.

Un ultimo elemento accessorio desidero aggiungere: quello che l'onorevole Lombardi ha considerato, sia pure sotto un altro profilo. Parlo dell'Azienda lagunare veneta che, per le particolari caratteristiche e per la fisionomia del tutto unica al mondo che Venezia ha (e che io come veneto desidero sottolineare), meritava di essere compresa tra le aziende che beneficiano di questa legge.

Per tutte queste ragioni, oltre che per le considerazioni di natura tecnica sulle quali, come ho premesso, non mi soffermo, il disegno di legge merita — salvo qualche emendamento singolo da apportarvi — una piena ed incondizionata approvazione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cerabona. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Angelini, relatore.

ANGELINI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è motivo di vivo compiacimento, non solo del relatore ma anche dei colleghi della Commissione, il constatare che la Camera, nei vari settori e attraverso numerosi oratori, ha manifestato un consenso unanime sulla portata, sulla importanza e sulla opportunità che questa legge sia approvata dal Parlamento.

Di queste ferrotranvie e ferrovie secondarie si è detto e si dice molto male. Le definizioni ironiche che il pubblico dà di alcune di queste ferrotranvie dimostrano quale sia in realtà la stampa da cui esse sono circondate. Vi è però una constatazione onesta da fare e cioè che la legge del 1912, istitutiva dei servizi di cui si tratta, fu operante nel nostro paese, e fu operante a beneficio del nostro paese. Con quella legge si introdusse il principio che lo Stato poteva affidare a privati, persone fisiche o enti giuridici, un esercizio pubblico di trasporti mantenendo per sé la sorveglianza nell'interesse della sicurezza del servizio e dell'andamento del servizio stesso, lasciando ai privati il rischio economico dell'impresa. Questa legge introdusse il principio della corresponsione, in determinati casi, di un sussidio di costruzione una volta tanto e di un sussidio di esercizio fisso per tutta la durata della concessione. La legge del 1912 è stata così operante nel nostro paese che ha permesso la costruzione di 151 linee tranviarie e di 142 linee ferroviarie per uno sviluppo di 2.067 chilometri di tranvie e di 5.192 chilometri di ferrovie secondarie, vale a dire uno sviluppo di 7 mila chilometri di linee e la dotazione di impianti notevoli e di materiale rotabile di importanza altrettanto rilevante. Basti pensare che il parco delle tranvie e delle ferrovie nel nostro paese comporta una disponibilità per le tranvie di 20 mila veicoli e per le ferrovie di 3 mila veicoli.

Fino all'ultima guerra, queste ferrotramvie, in sostanza, hanno adempiuto con questa struttura giuridica ai loro compiti, compiti che sono identificati, come io ho detto nella mia relazione, con i trasporti di massa. Oggi molta gente, quando parla di ferrovie secondarie o di tranvie, parte dal presupposto della possibilità di sostituzione di questi mezzi di trasporto con i servizi automobilistici. È un po' uno *slogan* che affiora sulla bocca di tutti, ma molti non si sono domandati qual è la caratteristica funzionale di queste ferrotramvie, perché, una volta posto questo problema,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

come io me lo sono posto nella relazione, le conclusioni sono sostanzialmente diverse. Bastano poche cifre per poter collocare il problema al suo vero posto, onde potere assumere delle conseguenti, precise deliberazioni. Basta pensare che le tranvie in Italia hanno avuto uno sviluppo di 42 milioni di treno-chilometri e le ferrovie di 22-23 milioni di treno-chilometri, mentre le autolinee hanno avuto 182 milioni di autobus-chilometro. Se noi andiamo ad esaminare i viaggiatori delle tranvie, delle ferrovie e delle autolinee, noi abbiamo questa statistica sorprendente: che le tranvie hanno trasportato in un anno 315 milioni di viaggiatori, le ferrovie 225 milioni di viaggiatori e le autolinee 114 milioni di viaggiatori, pur avendo le tranvie e le ferrovie uno sviluppo chilometrico, come ho detto, complessivo di 7 mila chilometri, e le autolinee uno sviluppo complessivo di circa 250 mila chilometri di percorso. Se noi approfondiamo, poi, questa indagine, il fatto che maggiormente sorprende è costituito dal numero medio dei viaggiatori serviti da ciascuna linea. Ogni tranvia ha servito, mediamente, 2 milioni di viaggiatori; ogni ferrovia ha servito, mediamente, 1 milione e 600 mila viaggiatori; le autolinee hanno servito, mediamente, 28 mila viaggiatori.

Se poi esaminiamo quanto, per ogni anno e per ogni chilometro di servizio viaggiatori, è stato fatto, noi vediamo che le tranvie hanno trasportato 153 mila viaggiatori, le ferrovie 45 mila e le autolinee 478. Il che significa che il trasporto di massa è sempre riservato alle ferrotranvie: questo lo dimostrano, in maniera direi assolutamente certa, queste statistiche, oltre a dimostrarlo la logica e la conoscenza del problema.

Quindi non è possibile giungere a delle soluzioni drastiche, sostituendo un sistema con un altro, perché il problema va esaminato e risolto nel senso funzionale dei vari servizi di trasporto.

Noi abbiamo quasi, diciamo così, tracciato nella mente nostra di cultori di questa materia il fatto che il trasporto ha delle sue caratteristiche: quello ferroviario è per le linee di grandi comunicazioni e per le grandi distanze, quello ferrotranviario è per il trasporto di massa a non grande distanza, quello automobilistico, per la sua rapidità e mobilità, è per il trasporto di non grandi masse. Ciascun settore ha una sua funzionalità.

Noi, che oggi sentiamo dire tanto male di queste ferrotranvie, dobbiamo domandarci perché esse sono divenute le cosiddette «mantenute» dello Stato (perché in realtà

queste aziende sono oggi mantenute dallo Stato). Sono stanziati nel bilancio 7 miliardi e mezzo per sussidi straordinari di esercizio; nel bilancio 1952-53 si richiede che i 7 miliardi e mezzo siano aumentati di 1 altro miliardo per l'esigenza di corresponsione di sussidi straordinari di esercizio.

Dobbiamo domandarci perché questi sussidi straordinari di esercizio sono corrisposti. La risposta è semplice: perché la guerra ha sconvolto completamente quella che era la base economica di queste imprese, tanto è vero che prima della guerra queste imprese assumevano su di sé il rischio economico, non reclamavano sussidi straordinari di esercizio e funzionavano nel senso di assolvere, nel nostro paese, ai compiti loro affidati.

Che cosa è avvenuto dopo la guerra? Che il piano economico, che aveva presieduto alla concessione dell'esercizio, si è completamente alterato, sia perché le sovvenzioni ordinarie che erano state date non si sono potute ancora rivalutare, sia specialmente per l'imposizione dei prezzi politici di trasporto, che hanno portato alla necessità di un intervento dello Stato per rimediare al deficit di esercizio di queste aziende.

Già l'Assemblea e la Commissione da me presieduta hanno più volte manifestato l'assoluta urgenza di uscire da questa situazione quanto mai ingiusta e quanto mai precaria, cioè di giungere all'abolizione dei sussidi straordinari di esercizio riportando il rapporto fra lo Stato e i concessionari ai criteri della legge istitutiva del 1912, e cioè riportandolo a quel punto nel quale sia riservato allo Stato il controllo dell'esercizio, ai fini della sicurezza e di tutti gli altri elementi di pubblico interesse, e sia rilasciato alle singole imprese il fatto economico del guadagno e della perdita.

Questo è il fine della legge ed io penso che essa possa realizzarlo, perché fortunatamente attraverso lo sforzo di collaborazione che è stato compiuto fra la vostra Commissione ed il Governo siamo riusciti a presentare alla Camera una legge che io ritengo sia realmente operante.

Al ministro dei trasporti ed al ministro del tesoro (che sono lieto di vedere presente) io ho detto, come relatore della legge, che se vi è una legge la quale deve essere operante nell'interesse del nostro paese è proprio questa. Perché noi ci troviamo a vedere impostata nel bilancio dei trasporti tutti gli anni la cifra di 7 miliardi e mezzo fino ad ieri, domani di 8 miliardi e 575 milioni: cifra che non può essere abolita se non si abolisce il sistema, cifra che permarrà nel bilancio se non riusciamo a

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

rendere operante questa legge; perché, se noi non riusciamo ad ottenere che questa legge consenta, attraverso l'ammodernamento ed il potenziamento mercè l'intervento dello Stato, di far nuovamente fissare quelli che sono i sussidi di esercizio in una maniera fissa e costante e di abolire i sussidi straordinari di esercizio, noi dovremo continuare a corrispondere i sussidi straordinari di esercizio, in quanto non è concepibile che si possa arrestare l'attività di una branca così importante dei servizi pubblici.

Quando noi votiamo una legge navale, se l'armatore fa o non fa la nave può essere cosa di interesse relativo per il nostro paese, perlomeno circoscritto in limiti molto ristretti. Ma se la legge non sarà operante, continueremo a dover far pervenire alla commissione interministeriale dei trasporti la nota mensile di tutte le società ferrotramviarie d'Italia che denunciano la necessità di corrispondere sussidi integrativi di esercizio. Ecco perché ci siamo sforzati di rendere questa legge operante e possiamo dire in tutta coscienza che, se la legge, come ritengo, sarà approvata dal Parlamento nelle articolazioni proposte e con le modifiche al testo del Senato, avremo la tranquillità che attraverso una rigorosa e severa applicazione della legge stessa, che dovrà essere fatta dalla buona volontà del nostro ministro, il settore ferrotramviario in Italia realmente potrà giungere a quel traguardo che noi desideriamo.

Noi abbiamo apportato delle modifiche sostanziali alla legge del Senato. Io non voglio dirvi che il Senato come organo deliberante abbia già manifestato la sua opinione. Posso dirvi però che il relatore della legge, senatore Corbellini, e il presidente della Commissione finanze e tesoro, senatore Paratore, hanno manifestato il loro compiacimento per queste modificazioni che la vostra Commissione ha prospettato e a voi propone, riconoscendo che effettivamente costituiscono un perfezionamento della legge stessa.

Noi abbiamo voluto, modificando l'articolo 1, classificare i casi di applicazione della legge. Vi sono una quantità di aziende fortunatamente, in Italia, che non hanno bisogno di ammodernamento e di potenziamento; hanno soltanto bisogno che la sovvenzione di esercizio dello Stato, data nel momento nel quale la concessione fu accordata, sia rivalutata secondo i criteri di rivalutazione della moneta e che la legge indica. Per la Milano-nord o, nel mezzogiorno d'Italia, per la « circum-vesuviana », per esempio, non v'è bisogno di potenziamento e di ammodernamento perché

sono aziende già ammodernate, già potenziate: sono aziende che, insieme con altre, si trovano in una condizione per cui lo Stato non deve fare altro che rivalutare il sussidio ordinario di esercizio già esistente al fine di adeguarlo alla svalutazione monetaria.

Ma vi è una seconda parte di aziende che debbono essere attentamente esaminate e studiate, vale a dire quelle aziende la cui situazione di impianti o di materiale rotabile è tale da aver creato una condizione tecnicamente superata. Abbiamo, come diceva il collega Salerno, quelle cosiddette « gambe di legno » e quelle ferrovie « calabro-lumache », cioè quelle aziende che non si sono potute rimodernare perché non hanno avuto la possibilità economica e finanziaria di farlo. Queste sono le aziende che debbono essere esaminate con molto rigore e molta attenzione da parte del competente ministero e della relativa commissione, per stabilire — ecco l'indagine — se, attraverso l'ammodernamento e il potenziamento, cioè l'introduzione di quelle trasformazioni tecniche che sono suggerite dall'esperienza, dagli studi, dal progresso in questo campo e attraverso la concessione di una sovvenzione fissa di esercizio rivalutata, possano o meno creare a se stesse una base economica tale da divenire autonome senza bisogno dell'intervento dello Stato.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

ANGELINI, *Relatore*. È questo studio che deve essere fatto e che, una volta che comporti risultati tali da poter ritenere che queste aziende, con la rivalutazione della sovvenzione nei limiti fissati dalla legge, col contributo cioè dato dallo Stato per il potenziamento e l'ammodernamento, rientrino nel concetto della legge istitutiva del 1912, siano cioè aziende economicamente valide, ci permetterà di vedere se queste aziende potranno rifiorire sotto l'aspetto funzionale per assolvere alle esigenze del pubblico traffico, nel pubblico interesse.

Ma v'è una terza categoria di aziende, le quali, malgrado l'ammodernamento, malgrado il potenziamento, malgrado la corrispondenza di sovvenzioni, non potranno essere in grado di assumere questa loro autonoma situazione economica. In questo caso, ove vi sia la possibilità di utilizzare reti stradali finite, le aziende stesse potranno essere trasformate in servizi automobilistici.

Insieme con queste posizioni, chiamiamole centrali, vi sono dei casi limite, dove noi ci

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

possiamo trovare di fronte a delle situazioni per le quali la norma comune non serve, ma v'è una necessità di ordine sociale insopprimibile. Vi sono in Italia a questo riguardo tre casi particolari: le ferrovie della Sardegna, le ferrovie calabro-lucane, le ferrovie del sud. Questi tre casi sono stati attentamente esaminati e si è ritenuto che per essi il sussidio fisso d'esercizio, che per gli altri è limitato a 600 mila lire, avvenuto l'ammodernamento, e a 800 mila lire a chilometro massime durante il periodo dell'ammodernamento, possa essere elevato ad un milione e 400 mila lire a chilometro; cifra che riteniamo sia sufficiente per poter dare a questi complessi ferrotramviari la possibilità di una autonomia di esercizio.

Lo riteniamo, perché ci troviamo di fronte a problemi tecnici che possono essere superati, lo riteniamo perché lo Stato, in questi casi, per le ferrovie dell'Italia meridionale ed insulare, interverrà con una misura di contributo fisso di ammodernamento e potenziamento superiore a quella dell'Italia centro-settentrionale, cioè fino alla spesa del 75 per cento. Abbiamo voluto portare questo limite a 1.400.000 lire a chilometro perché riteniamo che queste ferrovie assolvano ad un compito sociale: quello di assicurare a tutti i cittadini, in qualunque località del nostro paese essi abitino, la possibilità di avere a disposizione i necessari mezzi di trasporto per le loro esigenze e per il perseguimento dei loro interessi. Con queste modifiche abbiamo lasciato un margine ancora per qualche caso che possa verificarsi e che sia al di fuori anche da questi tre casi limite. Ed è previsto, quindi, che, se si dovessero superare i limiti di sovvenzione di 1.400.000 lire a chilometro, si dovrà provvedere con apposita legge.

Io penso (e dico all'amico onorevole Salerno) che siano proprio questi i casi nei quali si presenterà al nostro esame e alla nostra coscienza il problema dell'intervento diretto dello Stato. Perché, se con la legge, così come l'abbiamo congegnata, sarà possibile anche nei casi più gravi realizzare un ammodernamento e un potenziamento tali da soddisfare le esigenze del pubblico e dare a queste aziende marginali (chiamiamole così) la possibilità di una gestione economica propria, ove questo non si verificherà, ci troveremo di fronte alla impostazione del problema fatta dall'onorevole Salerno. Sopprimere non si potrà. Vedremo allora se si dovrà intervenire con ulteriori mezzi e con ulteriori sussidi o se si dovrà, come suol dirsi,

saltare il fosso e stabilire che questi complessi, per il loro carattere sociale, per la loro natura e per le esigenze alle quali devono assolvere, devono essere assunti direttamente in gestione dallo Stato.

In queste modifiche, apportate alla legge venutaci dal Senato, abbiamo posto all'articolo 1 le specificazioni che vi abbiamo indicato; abbiamo all'articolo 2 portato la sovvenzione ai limiti che vi ho indicato. Il Senato aveva lasciato aperto (come hanno detto gli onorevoli Lombardi e Troisi) questo varco a delle sovvenzioni illimitate. Per non introdurre nella legge il principio del parametro da 1 a 50, indicato nel disegno di legge governativo, il Senato ha aperto la porta e ha detto: le sovvenzioni potranno essere rivalutate. Questo significava evidentemente lasciare la possibilità, non dico assoluta, ma quasi assoluta, del trasferimento dei sussidi straordinari di esercizio nella voce dei sussidi ordinari di esercizio. Noi abbiamo ritenuto, in collaborazione col ministro, di fissare i limiti massimi di 800 mila e di 1.400.000 lire a chilometro, cioè una barriera insormontabile massima, che non si deve superare e che speriamo possa essere invece concretata, nella deliberazione delle Commissioni competenti, in cifre sostanzialmente minori.

Un altro problema che, secondo noi, rendeva assolutamente inoperante la legge era il modo con cui sono state articolate le maniere di corresponsione del contributo per il potenziamento e l'ammodernamento. Il disegno di legge e la legge votata dal Senato stabilivano che questo contributo si sarebbe corrisposto in 35 annualità. Abbiamo potuto facilmente osservare che ciò presupponeva la possibilità, sul mercato nazionale creditizio, di scontare questi contributi. Proprio in questi giorni noi stiamo esaminando il disegno di legge sulla massima occupazione, proprio in questi giorni abbiamo visto con quanta previdenza il Governo ha stabilito lo stanziamento di 35 miliardi per lo sconto di queste forme di contribuzione. Il che dimostra quello che noi abbiamo sostenuto; e cioè che quando ad una azienda ferrotramviaria avessimo detto: «Ti diamo questo determinato sussidio per potere effettuare il potenziamento e l'ammodernamento, e te lo paghiamo in 35 anni», dovevamo avere la matematica sicurezza che quella azienda avesse la possibilità di scontare sul mercato nazionale questo contributo e ricavarne il relativo capitale con il quale poter pagar le spese di ammodernamento e di potenziamento.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Noi sapevamo perfettamente che questo non era possibile. Abbiamo fatto presente al ministro del tesoro questa necessità; e io lo ringrazio vivamente, a nome della Commissione, di averci ascoltato e di avere aderito al nostro punto di vista, il quale aveva fra l'altro denunciato la cosiddetta copertura, perché abbiamo detto: sono in bilancio, nell'esercizio che sta per chiudersi al 30 giugno, 7 miliardi e 500 milioni; chiediamo al Tesoro di mantenere fermi per 6 anni i 7 miliardi e 500 milioni che sono destinati al pagamento dei sussidi straordinari di esercizio per servire all'assolvimento delle necessità di questa legge; ed abbiamo, attraverso i calcoli fatti dal ministero competente e controllati dalla Commissione, potuto constatare che questi 7 miliardi e 500 milioni serviranno, in gradualità, fino alla concorrenza di 4 miliardi per l'adeguamento delle sovvenzioni fisse di esercizio e per tre miliardi e mezzo per il periodo di 6 anni (sono circa 21 miliardi) per la corresponsione in 6 annualità dei sussidi di costruzione per il potenziamento e l'ammodernamento.

Quindi, noi non chiediamo praticamente al Tesoro più di quello che esso spenderebbe, ma anzi meno di quello che spenderebbe se si abolissero i sussidi straordinari di esercizio. È un circolo vizioso. Noi chiediamo di meno, tanto è vero che nel bilancio 1952-53 è imposta una spesa di 1075 milioni in più di quella dell'esercizio precedente per l'assolvimento di questa necessità.

Questo ragionamento, che è stato accolto dal ministro del tesoro, ci permette di essere tranquilli. Un contributo da corrispondersi in 6 annualità può essere speso direttamente attraverso un pagamento delle forniture in 6 anni, o è facilmente scontabile dagli istituti di credito a medio termine, tanto che la categoria interessata è convinta che con questo sistema l'acquisizione dei capitali necessari per realizzare l'ammodernamento ed il potenziamento è ormai assicurata. Non bisogna dimenticare che vi è un altro grave ostacolo da superare ed è quello che queste aziende abbiano la possibilità di procurarsi il capitale necessario per la differenza. E qui noi abbiamo confortato questa fatica con la garanzia da parte dello Stato; ma, malgrado ciò, io penso che vi saranno notevoli difficoltà da superare, perché si tratta di aziende praticamente poco appetibili al credito, aziende che sono state finora largamente deficitarie, aziende che sono state finora mantenute dallo Stato.

LOMBARDI RICCARDO. Il finanziamento lo faranno gli stessi costruttori.

ANGELINI, *Relatore*. Probabilmente lo faranno gli stessi costruttori.

Queste sono, in sostanza, le modifiche che abbiamo apportato alla legge che è al vostro esame e alla vostra deliberazione. Io penso che noi abbiamo con questa legge, una volta che diverrà operante, dato un colpo di piccone e demolito un altro residuo di guerra. Non vi è soltanto l'interesse privatistico delle singole aziende che attraverso questa legge risorgeranno a nuova vita. Per me vi è soprattutto un grande interesse di ordine generale, un interesse di ordine sociale che non possiamo trascurare. Lo ha rilevato l'onorevole Troisi. Appena questa legge diverrà operante avremo, nello spazio di tre anni, un volume di lavoro di circa 30-32 miliardi per impianti e per materiale rotabile. Vi sono le aziende specializzate che attendono questa legge per poter mettere in moto la macchina produttiva. È opportuno che la legge sia stata discussa proprio in questo clima, cioè mentre si discute a legge per la massima occupazione. Questo comporta un altro volume di circa 30 miliardi di opere nel settore metalmeccanico, che noi sappiamo quale crisi attraversi.

Ma vi è un problema di dignità nazionale. Noi vediamo rinnovarsi la vita del nostro paese, vediamo rinnovarsi le ferrovie, i servizi di comunicazione, le strade, i servizi di auto-linee. Noi vediamo un fervore di rinnovamento in tutta l'attività del nostro paese, esempio magnifico della volontà del nostro popolo di risorgere. Non era e non è possibile che il settore dei trasporti ferrotramviari resti nelle condizioni nelle quali esso si trova, soprattutto per una ragione di dignità nazionale. Noi abbiamo bisogno che i trasporti ferrotramviari diventino moderni, potenti, comodi, in modo da rispondere agli interessi del pubblico. Abbiamo bisogno in sostanza, proprio per la nostra dignità nazionale, che anche questo settore, che ha tanta importanza, come ben diceva l'onorevole Troisi, per lo sviluppo turistico del nostro paese, raggiunga effettivamente quel grado di modernità e di perfezionamento che noi vogliamo realizzare attraverso la legge attuale. È per questo che la vostra Commissione ritiene di raccomandare vivamente alla Camera la rapida approvazione della legge, perché, quando essa sarà operante, potrà portare un grande benessere all'Italia nostra. (*Applausi al centro e a destra* — *Congratulazioni*).

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

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Onorevoli colleghi, una così rara concordia

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

di approvazioni da tutti i settori della Camera è venuta a questa legge, che il ministro sarebbe tentato seriamente di rinunciare alla parola associandosi a quanto ha detto l'onorevole relatore. Permettetemi tuttavia di rispondere quanto meno agli oratori che mi hanno preceduto e di dire qualche cosa che forse non è stato ancora detto.

Mi permetto di ricordare quanto ebbi a dire qui nella seduta del 28 ottobre a proposito dello stato di previsione dei trasporti: « Ferrovie concesse: vi è noto che il disegno di legge n. 1869, approvato dal Senato il 21 febbraio 1951, è stato dalla vostra Commissione rinviato alla discussione in aula. Non vi so dire se questa decisione sia stata un bene o un male; probabilmente il male risiede soltanto nel fatto che si è perso del tempo. Che la legge sia l'ideale, esiterei io stesso ad affermarlo. Mi pare già molto che si possa dire che è necessaria ed urgente. Non condivido l'opinione che le ferrovie concesse siano soltanto un tumore. (E qui ripeteva i dati già esposti dall'onorevole Angelini). Il bravo presidente della vostra Commissione ha altresì osservato, mettendo a confronto il numero medio dei viaggiatori di ogni linea, che « la caratteristica di bene strumentale sorto per le masse rimane confermata alla strada ferrata ».

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

Avevo già detto in un altro punto del discorso che « non è comunque contestata l'esclusività della ferrovia nei grandi trasporti di massa; ma mi permetto di sottolineare che il trasporto di massa non copre necessariamente soltanto le grandi distanze, direi invece che copre le piccole e le medie intorno ai grandi agglomerati ».

Mi corre quindi l'obbligo di qualche ringraziamento. Il primo ringraziamento deve andare proprio ai deputati che in Commissione si sono opposti all'approvazione della legge in sede legislativa e che hanno preteso che venisse in aula, cioè proprio agli onorevoli Lombardi e Salerno, perché se mi fossi trovato dinnanzi ad una legge approvata è indubbio che avrei dovuto studiarne una seconda. Un ringraziamento particolarissimo all'onorevole Angelini, presidente della Com-

missione, che si è veramente prodigato con entusiasmo autentico perché la nuova legge fosse degna dell'approvazione unanime della Camera. Un ringraziamento pure altrettanto caldo al ministro del tesoro onorevole Pella, che non soltanto non ha frapposto ostacoli ma ha immediatamente capito che, se si dovevano spendere bene questi quattrini, non c'era altro modo che spenderli nella maniera indicata dalla legge stessa.

La situazione era la seguente. Le ferrovie concesse godevano di una sovvenzione di costruzione di esercizio calcolata per 70 anni e rapportata a 50. Gli elementi di questa sovvenzione erano i seguenti: ammortamento impianti fissi, interessi sulle spese di acquisto del materiale rotabile, fondo di rinnovamento spese di esercizio. Più tardi nascono i sussidi integrativi perché la svalutazione monetaria — come è già stato ripetutamente notato — ha fatto sì che le vecchie sovvenzioni di esercizio non bastassero assolutamente più nemmeno al pagamento delle pure spese di personale.

I casi, come sempre, erano tre: che gli esercizi fossero attivi, che fossero in pareggio, che fossero in *deficit*. Con l'andar degli anni questo ultimo caso si è sempre affermato, è diventato di carattere permanente; quindi lo Stato ha dovuto, se voleva veramente che le ferrovie concesse adempissero al loro dovere sociale, intervenire sempre di più spendendo e, diciamolo schiettamente, spendendo male. Piano di rimodernamento degli impianti concessi. Occorre dare un'idea di quello che c'è da fare. Senza anticipare quello che farà la Commissione di cui all'articolo 1 della legge, è necessario, forse, che dia qualche indicazione.

Le linee già elettrificate con sistemi e materiali moderni che non necessitano di rimodernamenti, sono così suddivise: con esercizio attivo, che non necessitano di alcun particolare provvedimento o quanto meno che possono provvedere al riordinamento con mezzi propri, 564 chilometri (qui evidentemente non vi è sovvenzione di sorta); con l'esercizio attualmente passivo ma sanabile mediante provvedimenti interni o con la semplice rivalutazione delle sovvenzioni nei limiti previsti dall'articolo 2, 487 chilometri (sovvenzione prevista: 205 milioni di lire); con esercizio passivo non sanabile e che richiede una sovvenzione rivalutata oltre i limiti prestabiliti, 192 chilometri (sovvenzione prevista: 160 milioni di lire).

Linee ancora esercitate con sistemi e materiali antiquati che necessitano di rimoder-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

namento e che possono essere riesaminate con i provvedimenti di cui agli articoli 2 e 3. Queste linee si suddividono: in linee per cui il rimodernamento si presenta economicamente conveniente in quanto dà luogo ad un esercizio attivo, 311 chilometri (contributo statale 1660 milioni); linee per cui il rimodernamento dà luogo ad un esercizio ancora passivo ma sanabile con sovvenzioni entro i limiti stabiliti dall'articolo 2, 1099 chilometri (sovvenzione prevista: 710 milioni, contributo statale: 3600 milioni); linee aventi preminente carattere sociale e per cui si richiede la rivalutazione della sovvenzione oltre i limiti normali di cui all'articolo 2, 1861 chilometri (sovvenzione prevista: 2.110 milioni, contributo statale: 4.450 milioni).

In complesso queste linee, che costituiscono il vero e proprio programma di rimodernamento, richiedono i seguenti oneri da parte dello Stato: 3.258 chilometri, sovvenzione annuale 2.820 milioni, contributi da parte dello Stato, 9.480 milioni. Del contributo di rimodernamento previsto in 9.480 milioni, 5.550 milioni, quasi il 60 per cento, sono destinati alle ferrovie dell'Italia meridionale. Linee per cui il rimodernamento non si presenta conveniente e che possono utilmente essere sostituite dal servizio automobilistico: 850 chilometri. Risparmio le linee regolate da leggi speciali.

Quali sono i criteri informatori della legge? Lo ha detto chiaramente il relatore onorevole Angelini e io li suddividerei così: criterio di necessità, per il quale vanno assolutamente mantenute le linee che adempiono a compiti sociali che non possono essere assolti adeguatamente da altri mezzi di trasporto; criterio della economicità nel senso di mantenere in vita le aziende che dimostrano, se opportunamente ammodernate, la possibilità di realizzare un'autonoma gestione economica; criterio della sostituzione nel senso di sostituire le ferrovie con servizi stradali quando questi sono più economici.

Il relatore e altri colleghi intervenuti hanno fatto opportune considerazioni sulla legge, ed io mi limiterò a dire qualche cosa sull'articolo 3. La situazione attuale del mercato creditizio rende assai difficili sconti trentacinquennali di sovvenzioni; qualora risulti possibile, occorre corrispondere tassi notevolmente superiori al 6 per cento. Se lo sconto avvenisse all'8 anziché al 6 per cento, il contributo dello Stato sarebbe in realtà del 0,069 diviso 0,086 ossia 0,80 del 50 per cento, ossia del 40 per cento. Riducendo il numero delle annualità a 6, oltre a ren-

dere possibili le operazioni di sconto a breve termine, si riduce anche il maggior onere dovuto per il tasso di sconto superiore. Ad esempio, la differenza fra l'8 e il 6 per cento darebbe luogo a un contributo reale del 0,203 diviso 0,215 uguale 0,95 del 50 per cento; in definitiva del 47,5 per cento, e cioè con perdita minima.

Questa era l'unica osservazione che nessuno aveva ancora fatto.

Passerò ora a rispondere ad alcuni oratori intervenuti nella discussione generale. Ringrazio l'onorevole Sallis di avere annunciato la sua approvazione alla legge. Onorevole Salerno, creda che se c'è uno che non si spaventa delle parole sono proprio io. Le dichiaro pertanto di non aver nessuna paura della parola « nazionalizzazione ». Tutt'altro. Senonché non vorrei che succedesse per le ferrovie concesse quello che è accaduto per le miniere inglesi, se è vero quello che ho letto in qualche rivista. A queste non sono mai stati apportati ammodernamenti perché si minacciava ad ogni piè sospinto di nazionalizzarle; e quando finalmente la legge di nazionalizzazione è arrivata, lo Stato ha trovato perfino degli allevamenti di cavalli che dovevano servire per il trasporto del carbone dalle miniere. Non le dico, poi, onorevole Salerno, delle attrezzature che erano quelle che erano, cioè arretrate di cinquant'anni o di un secolo. Lo Stato ha ammodernato tutto ma, a quanto si dice (e non so se siano voci maligne o se sia la verità, ma ripeto che io l'ho letto in qualche rivista) mentre al tempo dei cavallini e delle vecchie attrezzature e quando le miniere erano in mano all'industria privata, l'Inghilterra trasportava antracite in tutto il mondo, dacché sono divenute dello Stato e dispongono di un'attrezzatura modernissima, l'Inghilterra ne riesce ad esportare un quantitativo minimo. Quindi vediamo di esaminare il problema con un poco di obiettività e di non cercare soltanto di dire il male che effettivamente c'è da dire delle ferrovie concesse: se c'è qualche vantaggio vediamo di non dimenticarcelo. È proprio vero, per esempio, che queste ferrovie sono sempre state in mano di società private a carattere speculativo che volevano soltanto approfittare di un mercato sicuro per guadagnare alle spalle del popolo? Io non direi che sia stato sempre così. Ho seguito un poco la nascita di queste ferrovie e ho constatato che spesso esse sono state determinate da interessi puramente sentimentali, morali o politici. (Interruzione del deputato Lombardi Riccardi).

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Onorevole Lombardi, ella sa benissimo che nella nostra Milano vi sono delle ferrovie secondarie nate dietro entusiasmi sentimentali di comuni, di enti provinciali o di consorzi privati. Del resto se si dovessero far quotare in borsa le azioni di queste imprese, io non so davvero quali quote si raggiungerebbero. È fuori dubbio che si tratta di imprese divenute assolutamente deficitarie e tali da non invogliare davvero il capitale privato, e pertanto parlare ora di nazionalizzazione equivarrebbe ad appendere quella costante minaccia che per anni è stata appesa sulle miniere di carbone inglesi e che ha determinato il risultato che ho detto; ossia sarebbe una remora all'ammodernamento che noi vogliamo raggiungere con questa legge. Perciò mi sono permesso di fermare la sua attenzione su quello che ha detto il senatore Rizzo al Senato, perché quello è anche il mio parere: questo è veramente l'ultimo tentativo; dopo questo tentativo non ci può essere altro che la nazionalizzazione.

Ora, io penso che dobbiamo tutti augurarci che questo tentativo vada bene, senza poi spaventarci se, andando male, bisognerà ricorrere alla nazionalizzazione. Inutile dire che non credo che oggi il mio amico Pella mi darebbe i fondi per riscattare tutte queste aziende.

Si possono stabilire i seguenti raffronti: il costo totale di esercizio per la rete fondamentale statale, considerata in 12 mila chilometri, tenuto conto delle linee a doppio binario, è di 166 miliardi. Per la rete in concessione di prima categoria (1391 chilometri) è di 9 miliardi. Per la rete secondaria statale (7000 chilometri) il costo totale di esercizio è di 49 miliardi. Per la seconda categoria della rete concessa (1.043 chilometri) tale costo è di 2 miliardi. Per la rete fondamentale statale il costo unitario per viaggiatore-chilometro è di lire 7,5 mentre il ricavo corrispondente è di sole lire 3,81; invece per la rete concessa di prima categoria tale costo unitario è di lire 3,57 e per la rete secondaria statale detto costo è di lire 8,64 mentre il ricavo è di 2,60; invece sulla corrispondente rete concessa secondaria tale costo è di lire 6,07.

Di fronte al disavanzo dell'esercizio passeggeri vi è invece un pareggio, o un leggero avanzo per l'esercizio merci.

Una nazionalizzazione di questa impresa è implicita, se questo estremo tentativo andrà male.

L'onorevole Polano ha sottolineato l'importanza del disegno di legge, e di ciò lo

ringrazio. Egli si è preoccupato soprattutto della Sardegna. Vi posso dire che prevediamo il rinnovamento di parte del binario, la motorizzazione completa del servizio viaggiatori, la soppressione di qualche tronco secondario. La spesa totale è di 4 miliardi, di cui 3 vengono dati dallo Stato perché la Sardegna fruisce del 75 per cento anziché del 50 per cento.

Sono d'accordo con l'onorevole Troisi, che pure ringrazio. Quello che soprattutto interessa, di quanto ha detto, è il problema del credito che egli ha prospettato in maniera molto chiara. Sono molto preoccupato anch'io che manchi di fatto un credito per questo tipo di aziende, ed ho già qualche idea in proposito, che forse troverà una sua realizzazione fra non molto. Giustamente ha parlato delle zone depresse e giustamente ha parlato, come ne ha parlato l'ultimo oratore, delle commesse.

Da un conto che abbiamo fatto, per quattro anni le industrie dovranno avere 15 milioni di giornate-lavoro-uomo.

All'onorevole Lombardi non sto a ripetere quello che ho detto all'onorevole Salerno. È chiaro che non posso accettare l'ultimo dei suoi emendamenti, mentre accetto il primo, modificato come ella ha visto, d'accordo col sottosegretario, e accetto il secondo perché siamo perfettamente d'accordo che deve rendersi obbligatorio quello che è detto nell'articolo 8 e non deve essere lasciato solo come facoltà. Le aziende che non fanno il loro dovere devono scomparire dalla circolazione.

Con questo io ho finito di rispondere agli oratori. Mi risparmio qualsiasi perorazione perché forse mai o ben raramente la Camera è stata così d'accordo su un disegno di legge come questa volta. Siamo tutti convinti che, se questa legge sarà approvata, essa contribuirà a risanare tutto il settore e contribuirà al risanamento economico del paese. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Onorevole Salerno, ella insiste, dopo le dichiarazioni del Governo, a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione?

SALERNO. Insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Salerno, non accettato dal Governo:

« La Camera invita il Governo a nazionalizzare le ferrovie in concessione le quali non siano in grado di attendere alla loro funzione economico-sociale e i cui impianti si palesino bisognevoli di ammodernamento e trasforma-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

zione, mentre le rispettive aziende non sono in condizione di provvedervi con mezzi propri, ma avvalendosi in gran parte di contributi statali, e cioè a spese di tutta la nazione ».

(Non è approvato).

Passiamo agli articoli. Il Governo accetta il testo della Commissione?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 1.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Il Ministero dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale prevista dall'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, integrata a' termini dell'articolo 10 della presente legge, e tenuto conto anche delle funzioni economico-sociali delle singole linee determina:

a) quali ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessioni, essendo già esercitate con mezzi sufficientemente moderni tali da soddisfare le esigenze di pubblico interesse, debbano essere risanate mediante l'adeguamento delle sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge, senza far luogo ai provvedimenti di cui al successivo articolo 3;

b) quali ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, debbano essere risanate entro un congruo termine di tempo (in ogni caso non superiore a tre anni dalla data di deliberazione della Commissione competente) mediante l'ammodernamento, trasformazione e sostituzione degli impianti e del materiale rotabile o del sistema di trasporto, usufruendo dei benefici di cui agli articoli 2 e 3 della presente legge;

c) per quali linee o tronchi di linee ferroviarie o tramviarie possa farsi luogo alla sostituzione dei servizi su rotaia, alle stesse condizioni tariffarie, con servizi stradali paralleli.

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

OLIVERO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

OLIVERO. Ho chiesto la parola per illustrare brevissimamente l'atteggiamento del mio gruppo in ordine a questo disegno di legge che comprende i provvedimenti per l'esercizio e il potenziamento delle ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione.

Noi siamo dell'opinione che si poteva e si doveva affrontare alla radice il problema mediante la nazionalizzazione di queste ferrovie e linee di trasporto concesse ad enti privati. Ma, purtroppo, la reiezione dell'ordine del giorno Salerno, sul quale eravamo consenzienti, dà una risposta definitivamente negativa a questa che doveva essere la preoccupazione fondamentale della Camera nei riguardi del problema.

Noi siamo dell'opinione che, in effetti, si cerchi di perpetuare indefinitamente una situazione di fatto indubbiamente negativa, perché sopperire alle presunte perdite di esercizio delle aziende in concessione mediante erogazione di miliardi, non risolve certamente il problema. Fornire capitali in misura così considerevole ed in modo quasi definitivo, certamente ci preoccupa molto.

Tuttavia, malgrado la legittima preoccupazione derivata dal fatto che il pubblico denaro viene erogato in quantità tanto considerevole ad imprese private che si trovano in incerta e spesso poco chiara situazione di bilancio e di gestione, senza una sufficiente garanzia nei riguardi del funzionamento dei servizi nonché nell'impiego della stessa sovvenzione, noi siamo dell'opinione che convenga realisticamente considerare la situazione. L'assurda e disordinata abitudine di erogare sussidi ordinari e straordinari, invalsa sino ad oggi, deve cessare ed esser sostituita da un provvedimento definitivo. L'attuale disegno di legge, insufficiente e inadatto qualora si volesse veramente attuare una politica definitiva in materia di trasporti, è comunque già qualcosa di diverso dal marasma di oggi, rappresentando per lo meno una regolamentazione della delicatissima materia delle sovvenzioni.

Per questi motivi e, soprattutto per il fatto che l'approvazione del disegno di legge significa, per lo meno momentaneamente, affrontare e risolvere una situazione assolutamente deficitaria verso le linee di trasporto in concessione, particolarmente nei riguardi delle ferrovie dell'Italia centrale, meridionale e insulare, con reale beneficio per gran parte delle popolazioni di queste regioni, dichiaro che il gruppo comunista voterà a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. All'articolo 1 gli onorevoli Lombardi Riccardo, Olivero, Ducci, Imperiale, Cotani, Bensì, Bertazzoni, Borellini Gina, Capacchione e Jacoponi hanno proposto di aggiungere, alla fine dell'alea c):

« facendo salva la permanenza dei diritti acquisiti, sia per la retribuzione che per la

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

stabilità dell'impiego e la previdenza, del personale che verrà utilizzato e al quale si ricorrerà per il nuovo servizio con assoluto carattere di priorità. Il confronto economico fra il sistema attuale ed il nuovo dovrà essere fatto previa rigorosa uniformazione virtuale delle condizioni di trattamento del personale agli effetti retributivo, normativo e previdenziale ».

L'onorevole Riccardo Lombardi ha facoltà di svolgere questo emendamento.

LOMBARDI RICCARDO. Rinuncio a svolgerlo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Propongo che il secondo periodo di questo emendamento sia così modificato:

« Il confronto economico fra il sistema attuale e il nuovo dovrà tener conto della permanenza del trattamento sindacale di cui sopra ».

PRESIDENTE. Onorevole Riccardo Lombardi?

LOMBARDI RICCARDO. Accetto.

PRESIDENTE. La Commissione?

ANGELINI, *Relatore*. Accetta l'emendamento, con la modifica proposta dal Governo.

PRESIDENTE. Sta bene.

Pongo, anzitutto, in votazione la parte dell'articolo 1 fino all'alinea c) compreso, sulla quale non sono stati presentati emendamenti e della quale è già stata data lettura.

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo concordato, testé letto.

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultimo comma, del quale è già stata data lettura.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Se ne dia lettura. GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Per l'adeguamento alle mutate condizioni economiche dell'esercizio delle ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio, comprese le quote relative ai fondi speciali, stabilite dagli atti di concessione, potranno essere variate in relazione alle mutate condizioni di cui sopra e corrisposte nella nuova misura per tutto il periodo della concessione nonché per

la maggior durata di essa ai sensi dell'articolo 9 della presente legge.

Qualora la sovvenzione stabilita dagli atti di concessione non sia ripartita nelle due quote afferenti la costruzione e l'esercizio, sarà preliminarmente provveduto a tale ripartizione in base all'articolo 35 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

La nuova sovvenzione avrà decorrenza dal 1° luglio 1952 per le linee o i tratti di linea in esercizio a quella data; o dal giorno del ripristino del servizio, per le linee o tratti di linea, che, distrutti o danneggiati per eventi bellici, non siano stati ancora riaperti all'esercizio alla data medesima.

Per le linee cui, con l'atto di concessione o con atti successivi, non sia stata accordata sovvenzione, può essere assegnata, quando risulti giustificata in base al piano finanziario di cui al successivo articolo 6, una sovvenzione di esercizio con decorrenza 1° luglio 1952 e per la residua durata della concessione.

La sovvenzione d'esercizio variata a norma del presente articolo non potrà superare il limite massimo di lire 800.000 al chilometro entro il termine di tempo di cui all'articolo 1, lettera b), e di lire 600.000 dopo tale termine e in ogni altro caso previsto dall'articolo 1.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del tesoro, tali limiti potranno essere elevati, in via eccezionale, fino a lire 1.400.000 al chilometro per linee dell'Italia meridionale ed insulare che rivestano particolare importanza sociale e che non possano in alcun modo rientrare fra quelle previste alla lettera c), del precedente articolo 1.

L'adeguamento delle sovvenzioni, oltre i limiti massimi suddetti, deve essere disposto con apposita legge ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti o del materiale rotabile, nonché per la trasformazione di ferrovie in tramvie, di tramvie in ferrovie e di ferrovie o tramvie in filovie, può essere accordato un contributo dello Stato in annualità posticipate, per un numero non superiore a sei. Tali annualità saranno determinate al

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti, ed in ogni caso, ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, in modo da corrispondere, in valore attuale, a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile sia per gli impianti che per il materiale rotabile e di esercizio.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie dell'Italia meridionale ed insulare il contributo di cui al primo comma del presente articolo può essere elevato fino ad un massimo, corrispondente, in valore attuale, ai tre quarti della spesa riconosciuta ammissibile per gli impianti fissi e per il materiale rotabile e d'esercizio.

Allo scadere del periodo per il quale viene accordato il contributo, il materiale rotabile e di esercizio passa in proprietà dello Stato per una aliquota corrispondente al rapporto fra il valore capitale del contributo accordato e la spesa riconosciuta ammissibile per il suo acquisto.

Il materiale rotabile e d'esercizio, per le quote in proprietà dello Stato, rimane in uso gratuito al concessionario per tutta la durata della concessione, con obbligo del concessionario medesimo di mantenimento in efficienza e di ripristino in caso di distruzione, non dovuta ad eventi bellici ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 4.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Le ferrovie e tramvie extraurbane, ammesse alle provvidenze previste dagli articoli 2 e 3 della presente legge, non potranno usufruire, a decorrere dalla data di applicazione delle provvidenze stesse, delle disposizioni di cui all'articolo 27, lettera b) del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, ed all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, relative alla concessione di sussidi integrativi di esercizio ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 5.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie, per le quali non si faccia luogo all'applicazione dell'articolo 3 della presente legge o per le quali i provvedimenti di cui all'articolo medesimo non siano stati ancora attuati, sarà provveduto, su domanda del concessionario, alla variazione delle sovvenzioni di cui al precedente articolo 2 in base

alle risultanze di un piano finanziario comprendente le previsioni dei prodotti e delle spese dell'esercizio durante la restante durata della concessione o durante il periodo che precede l'effettiva attuazione dei provvedimenti approvati in base all'articolo 3 della presente legge.

Nel piano finanziario sarà conteggiato anche il nuovo importo delle quote annue che il concessionario dovrà accantonare per il rinnovo degli impianti e dei materiali e per la costituzione di fondi speciali che siano stabiliti negli atti di concessione, nonché la quota annua di ammortamento del disavanzo di puro esercizio riconosciuto ammissibile dal 1° gennaio 1948 al 30 giugno 1952 per la parte non coperta dai sussidi integrativi di esercizio, i quali non saranno ripetuti in applicazione dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338 ».

PRESIDENTE. L'onorevole Angelini ha proposto di aggiungere il seguente comma:

« Le disposizioni di cui al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1042, si applicano, per la residua durata della concessione, alle aziende che fruiscono delle provvidenze recate dalla presente legge ».

Ha facoltà di svolgere questo emendamento.

ANGELINI, *Relatore*. Questo emendamento si spiega facilmente. Esso è in relazione anche ai voti manifestati da alcuni colleghi della Commissione; vale a dire si vuole conservare con questa dizione al Ministero del tesoro la facoltà di nominare i propri sindaci negli organi di controllo nelle aziende concessionarie, facoltà che era già riconosciuta in caso di sussidi integrativi ripetibili. È una forma di controllo che, di fronte all'intervento massiccio dello Stato, ritengo sia opportuno conservare nella legge.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sull'emendamento ?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 5 di cui è stata data testé lettura.
(È approvato).

Pongo in votazione il comma aggiuntivo Angelini, testé letto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 6. Se ne dia lettura.
GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie ammesse ai benefici di cui

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

all'articolo 3 della presente legge sarà istituito un piano finanziario sulla base del tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti ed in ogni caso non superiore al 6,50 per cento, comprendente,

all'attivo:

a) l'importo annuo presunto dei prodotti dell'esercizio;

b) gli eventuali sussidi e contributi corrisposti dagli enti locali per l'esercizio;

al passivo:

c) la quota annua di ammortamento ed interessi della somma effettivamente necessaria per i lavori relativi agli impianti fissi dedotto il valore di recupero dei materiali e degli impianti non utilizzabili per la trasformazione, il potenziamento e la modernizzazione;

d) la quota annua di interessi sulla spesa prevista per l'acquisto del nuovo materiale rotabile e di esercizio o per la trasformazione di quello esistente, al netto del valore di recupero del materiale rotabile, o di parte di esso, non utilizzabile;

e) le quote annue d'interessi ammesse nell'originario piano finanziario di concessione per la parte relativa al materiale rotabile non trasformato ed a quello di esercizio;

f) le quote annue che saranno stabilite per il rinnovo degli impianti o dei materiali di cui alle lettere d) ed e) e per la costituzione degli altri fondi a norma dell'articolo 5, comma secondo;

g) l'importo annuo presunto delle spese dell'esercizio;

h) la quota annua di ammortamento del disavanzo di puro esercizio riconosciuto ammissibile dal 1° gennaio 1948 al 30 giugno 1952 per la parte non coperta dai sussidi integrativi d'esercizio, i quali non saranno ripetuti in applicazione dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

In base alle risultanze del piano finanziario anzidetto saranno determinate:

1°) la misura del contributo di cui all'articolo 3, entro i limiti massimi stabiliti dall'articolo medesimo;

2°) la sovvenzione necessaria per l'esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 7.

GUADALUPI, Segretario, legge:

«Le sovvenzioni d'esercizio, accordate a norma degli articoli 2, 5 e 6 della presente legge, possono essere corrisposte a trimestri posticipati.

I contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 della presente legge possono essere corrisposti, integralmente o parzialmente, in capitale, con le modalità stabilite dall'articolo 3 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 2 dicembre 1930, n. 1752.

I contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 possono essere liquidati per quote non inferiori ad un decimo in proporzione dei lavori eseguiti o del materiale mobile e d'esercizio già costruito o approvato.

I contributi di cui allo stesso articolo 3 possono essere messi a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

Possono essere parimenti messe a disposizione per operazioni finanziarie le quote delle sovvenzioni di esercizio attribuite all'ammortamento dei disavanzi di cui all'articolo 5, secondo comma, e all'articolo 6, lettera h), previa trasformazione in sei annualità posticipate della quota di sovvenzione anzidetta».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 8.

GUADALUPI, Segretario, legge:

«Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia di esercizio, di cui agli articoli 2, 5 e 6 della presente legge saranno sottoposte a revisione entro un triennio dalla loro decorrenza allo scopo di determinare in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la residua durata della concessione anche se prorogata ai sensi dell'articolo 9. Il Ministro dei trasporti è però autorizzato a disporre con provvedimento motivato che tali sovvenzioni siano sottoposte ad ulteriore revisione allo scadere di un triennio successivo alla revisione come sopra disposta.

Viene revocato il beneficio dell'adeguamento delle sovvenzioni di cui agli articoli 2, 5 e 6 ed è dichiarata, senz'altro, la decadenza della concessione, per il concessionario che non abbia attuato i provvedimenti di potenziamento tecnico ed economico, approvati in base all'articolo 3, nel termine di tempo di cui alla lettera b) dell'articolo 1 della presente legge, salva la facoltà al Ministro dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale di cui all'articolo 10, di concedere una proroga per la durata non

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

superiore ad un anno al termine anzidetto, qualora ricorrano, a suo giudizio, motivi di comprovata forza maggiore.

In caso di decadenza della concessione si applicano gli articoli 13 e 14 della presente legge oppure l'articolo 7 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787 ».

PRESIDENTE. L'onorevole Angelini ha proposto di sopprimere, all'ultimo comma, le parole: « oppure l'articolo 7 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787 ».

L'onorevole Angelini ha facoltà di svolgere questo emendamento.

ANGELINI, Relatore. La dizione usata dall'ultimo comma dell'articolo 8 rende operante uno dei due articoli citati, con esclusione dell'altro, mentre in realtà l'alternativa è fra il primo comma dell'articolo 13 (concessioni alle province e ai comuni) e il primo comma dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 787 (gestione diretta statale). Per eliminare l'inconveniente della contraddizione, si elimina il riferimento all'articolo 8 e lo si aggiunge — come ho proposto — all'articolo 13. Quindi, più che altro, è una questione di coordinamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Riccardo Lombardi propone di sopprimere, al secondo comma, le parole: « può essere altresì ». La Commissione ?

ANGELINI, Relatore. La Commissione, d'accordo anche con il Governo, accetta l'emendamento Lombardi Riccardo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 8, sul quale non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Lombardi Riccardo al secondo comma, inteso a sopprimere le parole: « può essere altresì ».

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 8, che risulta così formulato:

« Viene revocato il beneficio dell'adeguamento delle sovvenzioni di cui agli articoli 2, 5 e 6 ed è dichiarata, senz'altro, la decadenza della concessione, per il concessionario che non abbia attuato i provvedimenti di potenziamento tecnico ed economico approvati in base all'articolo 3 nel termine di tempo di cui alla lettera b) dell'articolo 1 della presente legge, salva la facoltà al Ministro dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale di cui all'articolo 10, di concedere una proroga per la durata non superiore

ad un anno al termine anzidetto, qualora ricorrano, a suo giudizio, motivi di comprovata forza maggiore ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Angelini al terzo comma, inteso a sopprimere le parole: « oppure l'articolo 7 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787 ».

(È approvato).

Pongo in votazione il terzo comma dell'articolo 8, che risulta così formulato:

« In caso di decadenza della concessione si applicano gli articoli 13 e 14 della presente legge ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9. Se ne dia lettura.
GUADALUPI, Segretario, legge:

« Per le ferrovie, le tramvie e le filovie extraurbane e le funivie, ammesse ai benefici di cui all'articolo 3 della presente legge, la scadenza delle relative concessioni potrà essere prorogata sino a 25 anni, a partire dalla data di applicazione dei benefici stessi.

Le indennità ed i corrispettivi di qualsiasi genere, eventualmente dovuti al concessionario alla fine della concessione, sono liquidati, per le opere ed il materiale rotabile ammessi ai benefici di cui all'articolo 3 della presente legge, al netto dei contributi accordati in applicazione del medesimo articolo 3 limitatamente alla parte già corrisposta o vincolata per operazioni finanziarie ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 10.

GUADALUPI, Segretario, legge:

« I provvedimenti per l'applicazione della presente legge saranno adottati dal Ministro dei trasporti su parere della Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, sulla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

Ai fini della presente legge e qualora ricorrano argomenti interessanti regioni del territorio nazionale in cui già sia stato attuato l'ordinamento regionale, detta Commissione è integrata da un rappresentante della regione interessata, designato dalla Giunta regionale.

Sempre ai fini della presente legge, nonché ai fini della legge 14 giugno 1949, n. 410, nei

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

casi in cui ricorra l'applicazione dell'articolo 4 della legge predetta, della Commissione, il parere della quale tiene luogo a quello del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, faranno parte anche altri due funzionari, l'uno amministrativo e l'altro tecnico, del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ed altri quattro ingegneri esperti in materia di trasporti, di cui due scelti fra funzionari della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, più un rappresentante degli autotrasportatori scelto dal Ministro dei trasporti e due rappresentanti del personale autoferrotramviario».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

L'onorevole Petrucci ha proposto di aggiungere il seguente articolo 10-bis:

« Il termine per il riassorbimento dei posti in soprannumero negli organici del personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di cui all'articolo 2 della legge 5 giugno 1951, n. 519, è prorogato di un triennio ».

Ha facoltà di svolgere questo emendamento

PETRUCCI. L'articolo 10-bis che ho proposto, in sostanza, pone all'esame una questione importante, perché l'amministrazione attualmente ha nei suoi ruoli organici posti in soprannumero, posti approvati con la legge di ratifica 5 luglio 1951, n. 519. Poi c'è stata la legge sulla riattivazione dei servizi pubblici danneggiati dalla guerra e i posti in soprannumero sono stati aumentati. Ora con la legge in esame le mansioni dell'ispettorato per la motorizzazione vengono ad essere, in sostanza, notevolmente aumentate e quindi necessita prorogare il termine per il riassorbimento dei posti degli impiegati previsti con la legge 7 maggio 1938, n. 557 e con le leggi successive, altrimenti l'Ispettorato generale della motorizzazione civile non potrà eseguire quegli accertamenti che sono indispensabili al fine di stabilire che il pubblico denaro si spenda come si deve.

Quindi, sotto questo punto di vista, ritengo indispensabile prorogare il termine del riassorbimento dei posti in soprannumero degli impiegati che fanno parte dei vari gradi e propongo un triennio per dar modo all'amministrazione di provvedere alle nuove incombenze d'istituto. Confido che il ministro e la Commissione vorranno accettare, e l'Assem-

blea approvare, questo articolo aggiuntivo, indispensabile per provvedere a tutte le esigenze di questa importantissima legge che stiamo approvando.

PRESIDENTE. Quale è il parere della Commissione sull'articolo Petrucci 10-bis?

ANGELINI, *Relatore*. Ritengo di dover esprimere parere favorevole, sia per il principio già enunciato dal proponente della necessità di avere a disposizione tutto il personale per l'esecuzione della legge, che comporta un lavoro di indagine notevole, ed anche per il termine, perché esso coincide con il termine del triennio previsto dalla legge per l'esecuzione di quest'opera di ammodernamento e di potenziamento.

PRESIDENTE. Il Governo?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 10-bis.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 11. Se ne dia lettura.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Sui finanziamenti occorrenti al concessionario, per la parte di spesa non coperta dai contributi previsti dall'articolo 3 della presente legge, è data facoltà al Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti, di concedere, per la durata di 25 anni, la garanzia sussidiaria dello Stato ad Istituti, Enti o Sezioni di credito autorizzati ad esercitare il credito a medio od a lungo termine, ad Istituti, Enti o Società di previdenza e di assicurazione ed all'Istituto di credito delle Casse di risparmio italiane.

Ai finanziamenti di cui sopra si estendono, in quanto applicabili, le condizioni e modalità di cui al decreto legislativo 1º novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni ed aggiunte, concernenti provvidenze per agevolare il riassetto della vita civile e la ripresa economica della Nazione.

Gli atti e contratti con i quali vengono concessi i finanziamenti suddetti e la garanzia statale, come pure gli atti e contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Le relative formalità sono altresì esenti dalle imposte di registro ed ipotecarie, salvi i diritti e compensi spettanti agli uffici del registro e gli emolumenti spettanti ai conservatori dei registri immobiliari. Restano ferme le eventuali maggiori agevolazioni previste dalle vigenti disposizioni a favore dei singoli istituti ed enti

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

finanziatori. Gli onorari notarili sono ridotti alla misura di un decimo ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 12.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Per l'esecuzione delle opere di cui alla presente legge i concessionari di ferrovie, di tramvie e filovie extraurbane e di funivie, quando non ottengano la garanzia sussidiaria dello Stato, possono essere autorizzati a contrarre mutui garantiti da ipoteca a norma del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 luglio 1947, n. 787, salvo quanto disposto coi successivi articoli 14 e 15 ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 13.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Nel caso in cui, essendosi pronunciata la decadenza a norma dell'articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10-luglio 1947, n. 787, non si addivenga all'aggiudicazione della concessione, a' sensi dell'articolo 6 di detto decreto, e non si adotti uno dei provvedimenti previsti nell'articolo 7 del decreto medesimo, la concessione stessa, per le ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, può essere accordata alla provincia, al comune o al consorzio dei comuni interessati; quella delle funivie e funicolari al comune o al consorzio dei comuni interessati.

In pendenza della concessione il Ministro dei trasporti può affidare in via temporanea l'esercizio agli enti anzidetti.

Nella eventualità che la concessione non sia fatta agli enti di cui sopra, e si addivenga alla demolizione della linea, il mutuante ha diritto di procedere sui beni ipotecati e lo Stato ha diritto di recuperare le somme corrisposte o vincolate sulle sovvenzioni e sui contributi accordati in applicazione della presente legge ».

PRESIDENTE. A questo articolo ha presentato un emendamento aggiuntivo al primo comma l'onorevole Angelini: dopo le parole « ai sensi dell'articolo 6 di detto decreto », aggiungere l'espressione « e non si adotti uno dei provvedimenti previsti nell'articolo 7 del decreto stesso ». Trattasi di coordinamento, dopo che è stato approvato l'emendamento soppressivo Angelini all'ultimo comma dell'articolo 7.

Pongo in votazione l'articolo 13 così modificato.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 14. Se ne dia lettura.
GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Il valore di stima di cui all'articolo 7, comma secondo, lettera b) del decreto legislativo del capo provvisorio dello Stato 10 luglio 1947, n. 787, è determinato al netto dei contributi accordati a norma dell'articolo 3 della presente legge, limitatamente alla parte già corrisposta o vincolata per operazioni finanziarie.

Per le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie che formino oggetto di nuova concessione a termine del precedente articolo 14, il pagamento del prezzo di stima è a carico dell'ente concessionario. Il prezzo di stima è determinato dal Ministero dei trasporti sentita l'Intendenza di finanza. Esso ne dà comunicazione al nuovo concessionario, ed a quello decaduto a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Ciascuno degli interessati, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre avanti l'autorità giudiziaria competente, nei confronti dell'altra parte, le sue istanze contro il prezzo determinato dall'Ispettorato generale. In questo caso la somma corrispondente deve essere depositata dal nuovo concessionario alla Cassa depositi e prestiti o presso un Istituto di credito. Col deposito del prezzo di stima il nuovo concessionario acquista la proprietà degli impianti e dei materiali.

Nel decidere sul prezzo l'Autorità giudiziaria dispone per lo svincolo della somma depositata in favore di colui o di coloro cui essa spetti ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 15.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« In caso di cessazione, per qualunque causa, dell'esercizio di una linea o di un tronco di essa, e nei casi previsti dagli articoli 187 e 188 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, lo Stato avrà diritto di rilevare in tutto o in parte a prezzo di stima, con deduzione dell'ammontare dei contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 della presente legge, il materiale rotabile acquistato dal concessionario con le sovvenzioni medesime.

Il prezzo è determinato, in base al valore venale, dal Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

trasporti in concessione, sentita l'intendenza di finanza. Tale prezzo viene comunicato al concessionario a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Il concessionario, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre avanti l'autorità giudiziaria competente la sua istanza, nei riguardi dei Ministeri dei trasporti e del tesoro contro il prezzo determinato. In questo caso, la somma corrispondente deve essere depositata dal Ministero del tesoro alla Cassa depositi e prestiti o presso un istituto di credito. Col deposito del prezzo di stima lo Stato acquista l'intera proprietà del materiale rotabile.

Nel decidere sul prezzo l'autorità giudiziaria dispone per lo svincolo della somma depositata in favore di colui o di coloro cui essa spetta.

Gli impianti eseguiti con i contributi di cui all'articolo 3 della presente legge, sono gratuitamente reversibili allo Stato, per la parte coperta dai contributi medesimi, alla fine della concessione per qualsiasi causa dovuta ».

PRESIDENTE. A questo articolo l'onorevole Angelini ha presentato i seguenti emendamenti:

« All'inizio del primo comma, aggiungere:

« Salvo quanto disposto dall'articolo 3, terzo comma, della presente legge ».

« Alla fine dello stesso primo comma, sostituire la parola: sovvenzioni, con: contributi ».

« Sostituire l'ultimo comma col seguente:

« In caso di riscatto gli impianti eseguiti con i contributi di cui all'articolo 3 della presente legge sono gratuitamente reversibili allo Stato, per la parte coperta dai contributi medesimi e dalle sovvenzioni di esercizio già corrisposte, a norma dell'articolo 6, limitatamente alle quote attribuite all'ammortamento di detti impianti ».

L'onorevole Angelini ha facoltà di illustrare i suddetti emendamenti.

ANGELINI, *Relatore*. La facoltà dello Stato di rilevare il materiale a prezzo di stima non va intesa in contrasto col fatto che la quota di materiale pagata coi contributi passa in proprietà dello Stato alla fine del periodo sessennale. Questo è in relazione al terzo comma dell'articolo 3. Ho proposto il primo emendamento per evitare errori di interpretazione.

Con l'emendamento che propone di sostituire, alla fine del primo comma, la parola « sovvenzioni » con « contributi », ho voluto correggere un errore materiale, là dove si dice: « acquistato dal concessionario con le sovvenzioni medesime ». Evidentemente, non si tratta di « sovvenzioni », ma di contributi.

Quanto all'emendamento sostitutivo dell'ultimo comma, intendo — con esso — eliminare il dubbio che, in caso di scadenza normale della concessione, vi sia contrasto con l'articolo 186 del testo unico, che prevede la gratuita reversibilità di tutti gli impianti. Poiché il caso di decadenza è già previsto dagli articoli 8, 13 e 14, non resta che da considerare il caso del riscatto, caso in cui sembra equa la reversibilità allo Stato delle sole quote pagate dai contributi o ammortizzate dalle quote di sovvenzione all'uopo stabilite.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo ?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma, con gli emendamenti Angelini:

« Salvo quanto disposto dall'articolo 3, terzo comma, della presente legge, in caso di cessazione, per qualunque causa, dell'esercizio di una linea o di un tronco di essa, e nei casi previsti dagli articoli 187 e 188 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, lo Stato avrà diritto di rilevare in tutto o in parte a prezzo di stima, con deduzione dell'ammontare dei contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 della presente legge, il materiale rotabile acquistato dal concessionario con i contributi medesimi ».

(È approvato).

Pongo in votazione i tre commi successivi, nel testo della Commissione.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'ultimo comma, nel testo Angelini:

« In caso di riscatto gli impianti eseguiti con i contributi di cui all'articolo 3 della presente legge sono gratuitamente reversibili allo Stato, per la parte coperta dai contributi medesimi e dalle sovvenzioni di esercizio già corrisposte, a norma dell'articolo 6, limitatamente alle quote attribuite all'ammortamento di detti impianti ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 16. Se ne dia lettura

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge, sarà provveduto con gli stanziamenti iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Con le leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa per il Ministro dei trasporti, si determina il limite dei nuovi impegni, in misura non inferiore ad un miliardo per ognuno degli esercizi finanziari 1952-53, 1953-54, 1954-55, per i contributi di cui all'articolo 3 della presente legge.

Le somme non impegnate in un esercizio finanziario potranno essere impegnate negli esercizi finanziari successivi ».

PRESIDENTE. L'onorevole Angelini propone di sostituire il secondo comma col seguente:

« Per il pagamento dei contributi di cui all'articolo 3 della presente legge, il Ministero dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni entro il limite di lire 400 milioni nell'esercizio 1952-53, di lire un miliardo in ciascuno degli esercizi 1953-54 e 1954-55 e di lire 600 milioni nell'esercizio 1955-56 ».

L'onorevole Angelini ha facoltà di illustrare questo emendamento.

ANGELINI, *Relatore*. La modifica da me proposta si spiega facilmente. Poiché è già stata stanziata la somma di 400 milioni nell'esercizio 1952-53, l'aumento di tale quota ad un miliardo richiederebbe una nota di variazione. D'altra parte si ritiene che la cifra di 400 milioni nel prossimo esercizio sia sufficiente, dato che, una volta approvata la legge, si metterà in moto la sua applicazione, per le cui esigenze la cifra stanziata in bilancio si ritiene sufficiente.

PRESIDENTE. Il Governo ?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è d'accordo, perché niente è modificato sull'entità globale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 16, del quale è stata data testé lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Angelini, testé letto, sostitutivo del secondo comma dell'articolo 16.

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultimo comma dell'articolo 16, del quale è stata data testé lettura.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 17. Se ne dia lettura.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Nel caso di normale scadenza di un concessione, senza che ne sia stata resa possibile la tempestiva rinnovazione, durante il periodo intercedente tra la cessazione della precedente concessione e l'assunzione dell'esercizio da parte del nuovo concessionario, il Ministero dei trasporti è autorizzato a gestire direttamente il pubblico servizio per la durata massima di un anno, salvo proroga da concedersi per giustificati motivi per altri due anni, con decreto del Presidente della Repubblica da promuoversi di intesa tra il Ministro dei trasporti e quello del tesoro ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 18.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Alle aziende esercenti pubblici trasporti urbani municipalizzati o in maggioranza di proprietà dei comuni e delle provincie che, per l'approvvigionamento di nuovo materiale mobile destinato all'ammodernamento del sistema di trazione, non contraggono i mutui previsti dall'articolo 2 del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 487, può venire accordato, in luogo del contributo dello Stato nel pagamento degli interessi, ma entro i limiti della somma stanziata dal decreto legislativo stesso, un contributo annuo fisso, per un periodo di quattro anni, in misura del 3 per cento della spesa riconosciuta ammissibile ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 19 e ultimo.

GUADALUPI, *Segretario*, legge:

« Le norme di cui alla presente legge, in quanto applicabili, si estendono anche alla Azienda di navigazione interna lagunare di Venezia ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lombardi Riccardo, Olivero, Ducci, Imperiale, Cotani, Bensi, Bertazzoni, Borellini Gina, Capacchione e Jacoponi hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« ed alle aziende esercenti pubblici trasporti municipalizzati o in maggioranza di proprietà dei comuni e delle provincie ».

LOMBARDI RICCARDO. Rinunziamo a svolgere questo emendamento.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

PRESIDENTE. L'onorevole Angelini ha presentato invece un emendamento tendente a sostituire le parole « alla azienda » con « alle aziende ».

L'onorevole Angelini ha facoltà di svolgere il suo emendamento e di esprimere il parere della Commissione sull'emendamento Lombardi.

ANGELINI, Relatore. La Commissione ha ritenuto di estendere alla azienda di navigazione interna lagunare di Venezia le norme della presente legge. In realtà però si è dovuto riconoscere che le aziende esercenti la navigazione interna lagunare di Venezia sono due: l'azienda comunale e la società Veneta cui è affidato il servizio per il tratto Fusina-Venezia.

Per questa ragione proporrei di dire: « alle aziende » di navigazione interna lagunare di Venezia.

Quanto all'emendamento Lombardi, esso fu già proposto alla Commissione, la quale lo respinse, per le seguenti ragioni: a) potrebbero manifestarsi soltanto per mezzi ad impianto fisso (tram e filobus) ma non per autobus, non essendo previsto un corrispondente intervento, per le altre aziende concessionarie extraurbane; b) i mezzi ad impianto fisso sono in regime di concessione comunale e non statale: quindi lo Stato non avrebbe alcun modo di rivalersi sulla sua quota di proprietà degli impianti e del materiale alla fine della concessione (i contributi per la ricostruzione a norma del decreto-legge n. 410 sono invece a fondo perduto); c) occorrerebbe in ogni caso esercitare una forma efficace di sindacato finanziario sulle aziende, esplicabile soltanto con la presenza di membri governativi nella commissione amministratrice; d) occorrerebbe aumentare notevolmente i limiti d'impegno, e in misura non precisabile, mancando un qualsiasi studio in proposito.

Per queste ragioni, che sono in parte di ordine finanziario e in parte di ordine giuridico, perché verrebbero considerate situazioni giuridiche completamente diverse da quelle che regolano le tramvie in concessione, la Commissione, in sede di esame del disegno di legge, manifestò il suo parere contrario. E io devo in questo senso concludere affinché la Camera non accetti l'emendamento Lombardi.

LOMBARDI RICCARDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOMBARDI RICCARDO. Analoga osservazione è stata fatta al Senato, tuttavia le ragioni dell'opposizione del Governo e della

Commissione in quella sede non furono di carattere finanziario ma esclusivamente di carattere giuridico, che io in parte condivido. Tuttavia ho voluto formulare questo emendamento unicamente per provocare una dichiarazione da parte del ministro analoga a quella che il suo predecessore fece al Senato, vale a dire che egli si sarebbe preoccupato di presentare un disegno di legge parallelo riguardante le aziende municipalizzate.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Ricordo che per le aziende urbane municipalizzate abbiamo già provveduto con il decreto 4 settembre 1947, che estende alle aziende il finanziamento per il ripristino del materiale e degli impianti distrutti a causa degli eventi bellici. Un altro decreto ha concesso il contributo del 3 per cento per quattro anni. Siamo d'accordo che non ha funzionato, però l'articolo 18 ora approvato provvede a questo. Io ho molto coraggio, ma non mi sento di andare oltre in questo momento: non mi sento di dare gli affidamenti dati dal mio predecessore.

OLIVERO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

OLIVERO. Ho l'impressione che l'emendamento Angelini, che vuol sostituire alle parole « alla azienda » le parole « alle aziende », ingeneri confusione. Siamo completamente d'accordo nella sostanza, ma per quanto riguarda la forma occorrerebbe modificare questa dizione, in quanto l'Azienda di navigazione interna lagunare, che è di gestione comunale, è una cosa, mentre il tratto Venezia-Fusina, che è gestito dalla società Veneta...

ANGELINI, Relatore. È un servizio lagunare.

OLIVERO. Ma non è un'azienda lagunare. Quindi occorrerebbe che l'emendamento fosse modificato in questo senso: alle parole « alla azienda » si dovrebbe sostituire: « a quel tratto Venezia-Fusina che viene gestito dalla società Veneta ». Altrimenti si provoca confusione e si potrebbe avere la non applicazione dell'articolo stesso.

PRESIDENTE. Onorevole relatore?

ANGELINI, Relatore. Non ho difficoltà ad aderire. Lo scopo è proprio quello che avevo già indicato, cioè per i servizi di collegamento con il tratto Venezia-Fusina.

PRESIDENTE. Il Governo è d'accordo?

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. In questo senso il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 19, nel testo concordato:

« Le norme di cui alla presente legge, in quanto applicabili, si estendono anche alla

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Azienda di navigazione interna lagunare di Venezia e alla società Veneta per il tratto Venezia-Fusina ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Lombardi Riccardo:

« e alle aziende esercenti pubblici trasporti municipalizzati o in maggioranza di proprietà dei comuni e delle province ».

(Non è approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Rimessione all'Assemblea di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il prescritto numero di deputati ha chiesto che il disegno di legge: « Norme a favore del personale in servizio presso le pubbliche amministrazioni del Territorio Libero di Trieste » (2322), in corso di esame presso la I Commissione (Interni) in sede legislativa, sia rimesso all'Assemblea.

Il disegno di legge rimane pertanto assegnato alla Commissione predetta in sede referente.

La seduta è sospesa fino alle 21,30.

(La seduta, sospesa alle 20,30, riprende alle 21,30).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

CHIOSTERGI

Inversione dell'ordine del giorno.

MORO ALDO. Chiedo di parlare per proporre un'inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORO ALDO. Propongo di passare subito al seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri finanziari.

PRESIDENTE. Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

Seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri del tesoro, delle finanze e del bilancio, e del disegno di legge sull'incremento dell'occupazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri finanziari e del disegno di legge sullo sviluppo dell'economia e l'incremento della occupazione.

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

PAGANELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, per la prima volta allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro è allegata una relazione sulla gestione del Comitato olimpico nazionale italiano.

Il Parlamento italiano e il paese sono, così, informati sull'attività del nostro massimo organismo sportivo, sui mezzi finanziari per assolverla, sui risultati conseguiti.

Nel nostro evo il ramo sportivo ha assunto una forza primaria. Oggi non si vedono più sparuti gruppi di appassionati, ma si constata un continuo, crescente interesse di folle innumeri; le competizioni sportive mai come ora hanno assunto impensati sviluppi internazionali.

Non per spirito polemico ma per logica constatazione è da rilevare quanto mal s'apponessero coloro che nello scorso autunno, in occasione dell'approvazione della legge del 22 dicembre, videro una qual voglia d'ingerenza politica in questo settore.

Invece la volontà era ed è sostanzialmente diversa, dettata cioè da spirito di collaborazione.

Ecco il motivo per cui si deve sottoporre all'esame della pubblica opinione, in forma ufficiale e nella sede più idonea, l'opera svolta. Né si deve trarre equivoco, a mio avviso, dalla discussione che proprio ieri fu fatta in quest'aula in occasione dello svolgimento di due interpellanze. Anzitutto, esse riflettono un particolare ramo, quello calcistico. I colleghi interpellanti, impressionati dall'esito non favorevole di alcuni recenti incontri internazionali, chiedevano nuove direttive di politica sportiva. È vero che in una di queste interpellanze sembrava si volesse generalizzare affermando che nei vari rami dello sport nazionale si erano avuti risultati negativi; ma, a parte l'inesattezza dell'affermazione, come vedremo più oltre, sta di fatto che altri incisi della interpellanza stessa stanno a confermare che il punto centrale rifletteva il settore calcistico.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Inutile ripetere qui come il sottosegretario Andreotti abbia avuto buon giuoco nell'osservare, al fine di valutare la situazione calcistica italiana, che il disastro di Superga tolse di colpo l'ossatura della squadra nazionale; che l'immissione degli stranieri si riduce a poche decine, immissione che si ebbe anche nei periodi aurei del calcio nazionale; che le critiche dei colleghi si appuntavano su un limitatissimo settore, dato che oltre 100 mila sono i calciatori tesserati.

Non solo, ma ove si pensi che le federazioni sportive accolgono un milione e mezzo di giovani praticanti, a maggior ragione si vedrà come la questione debba considerarsi, invero, molto circoscritta.

Ciò non toglie che le ultime vicende calcistiche abbiano avuto ripercussioni negative in campo internazionale; ma non dobbiamo ciò imputare a mancanza di responsabilità nell'organizzazione e nei dirigenti.

Seguendo anzi l'attività di costoro, può rilevarsi che essi hanno mostrato la massima preoccupazione. La riduzione del numero delle squadre partecipanti al campionato nazionale di serie A, la limitazione a due dei giocatori stranieri per ogni società contribuiscono a dimostrare che gradualmente — e non si potrebbe fare in modo diverso — si vuole arrivare ad eliminare gli inconvenienti denunziati.

Bisogna aver vissuto la vita sportiva come atleta, come dirigente, come appassionato per oltre quarant'anni, come chi vi parla, per sapere quanti imponderabili giuochino in senso positivo, ma anche in senso negativo.

Non è il caso di estendere la disamina ad altri punti della discussione svoltasi ieri, perché ciò ci porterebbe lontano ed esulerebbe, in parte, dal motivo che mi ha indotto a prendere la parola. Un'ultima osservazione debbo però fare sulla chiesta istituzione di un organismo di controllo amministrativo. Su tale richiesta il sottosegretario Andreotti, che si interessa in modo costante ed efficiente al settore sportivo, ha risposto rilevando che il « Coni », ente di diritto pubblico, esercita già il controllo sullo sport per conto dello Stato.

Se è vero, come è vero, che lo sport deve essere lasciato agli sportivi, non si vede quali vantaggi si avrebbero burocratizzando anche questo organismo.

Potrà darsi che in prosieguo, in occasione della riforma dell'amministrazione statale, possa attribuirsi ad una direzione generale dello spettacolo la materia sportiva; ma ciò non al fine di un ulteriore controllo governa-

tivo, come è stato riferito, perché lo Stato, ripeto, già lo esercita tramite il « Coni ».

Del resto, anche l'odierna discussione dà la possibilità di esaminare e valutare detta materia, come mi accingo brevemente a fare. Sul « Coni » sentiamo spesso apprezzamenti negativi. Forse avremo ulteriori sviluppi, si tratta di materia in evoluzione; ma, a volte, il giudizio deriva dal fatto che si ignora cosa sia il « Coni », l'attività che svolge, l'impiego delle somme, invero cospicue, che sono a sua disposizione.

Per la verità, un po' di colpa circa questa ridotta conoscenza deve farsi risalire ai dirigenti del « Coni », i quali non hanno provveduto, o lo hanno fatto in misura ridotta, a divulgare i concreti risultati dell'onerosa opera da loro svolta.

Non vogliamo con ciò dire che si sia raggiunta la perfezione, perché niente esiste di perfetto sulla terra; bensì valutare su dati positivi il cammino percorso, in occasione dell'esame del consuntivo presentato. Ho detto poc'anzi opera onerosa, e lo è stata davvero.

Ricordo il lontano settembre 1944 quando, giunto con mezzi di fortuna a Roma, conobbi l'avvocato Giulio Onesti, commissario straordinario del « Coni ».

Ero venuto appositamente per stabilire un primo contatto, per informare della disastrosa situazione in cui si trovava la mia regione, la Toscana.

Sedi e impianti sportivi danneggiati da eventi bellici, o occupati dalle forze alleate; materiale attrezzistico disperso; società, anche di antiche tradizioni sportive, scomparse, in conseguenza del brutale passaggio della guerra.

Dall'avvocato Onesti seppi che anche a Roma e nel resto dell'Italia liberata si riscontravano i medesimi danni, l'identico scompiglio. Perfino il « Coni » aveva una modesta sede di fortuna.

Lentamente, dopo aver precisato gli scopi da raggiungere, fu intrapreso il lavoro di ricostruzione.

Con la liberazione dell'Italia settentrionale, anche nell'ambiente sportivo stava per venir fuori il dualismo nord-sud, tuttavia superato dall'abile intervento dei dirigenti del « Coni » che trovarono rispondenza anche nel buon senso dei veri sportivi. Così, nel 1946, si tennero i primi congressi nazionali delle varie federazioni, e di pari passo, con la ricostruzione generale del paese, si ricostruì questo importante settore che dà impulso anche a notevoli attività economiche.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Era necessario, contemporaneamente, provvedere alla regolamentazione dei compiti istituzionali in relazione al nuovo regime democratico, il che avvenne con il decreto legislativo 11 maggio 1947.

Dall'opera ricostruttiva, che via via si estese a tutto il territorio nazionale, si sono ricavati risultati concreti. Basterà ricordarne uno solo, cioè il quarto posto che, su 61 nazioni, l'Italia conquistò nel 1948 nella classifica delle XIV olimpiadi di Londra.

Questo piazzamento conferma come le tappe furono bruciate. Ma non ci si addormentò sugli allori. Ogni quattro anni la diana mondiale chiama a raccolta gli atleti, e quindi ci si preoccupò ancor di più per gli impianti sportivi e per convogliare i giovani alla pratica dello sport.

È noto che all'Italia sono stati assegnati i giochi invernali del 1956, che si svolgeranno a Cortina d'Ampezzo. Se questo appare come un giusto riconoscimento della nostra capacità organizzativa, d'altra parte porta ad impegnarci fortemente, perché sarà come una prova generale per ottenere che a Roma si svolgano le olimpiadi del 1960. Di qui la necessità di predisporre per tempo le attrezzature necessarie.

Giustamente si dice che nello sport vige il principio della preparazione a lunga scadenza: esso ha i suoi piani e bisogna rispettarli. E quindi i dirigenti del « Coni », consapevoli della responsabilità che loro incombe, stanno adoperandosi per riguadagnare terreno, data l'assoluta insufficienza dei nostri impianti sportivi.

Ottima l'idea dei prototipi che tengono conto delle varie specialità e delle varie regioni d'Italia. È opportuno elencarli. Prototipi già costruiti: pista internazionale per il bob a Cortina d'Ampezzo; motovelodromo a Ferrara; pista per il ghiaccio a Torino; palestra per la pallacanestro a Napoli. Prototipi in costruzione: piscina coperta a Trieste; circuito automobilistico ad Imola. Prototipi in corso di progetto esecutivo: campo di atletica leggera a Palermo; palazzo dello sport a Bologna; stadio del ghiaccio a Pescara. Prototipi già deliberati ed in corso di studio: impianto di tennis a Genova; sala di scherma a Torino; centro di preparazione collegiale a Formia.

Per gli impianti olimpici, che possono essere considerati sulla stessa linea dei prototipi, è in corso di costruzione lo stadio olimpico di Roma, mentre è in corso di progetto lo stadio del ghiaccio di Cortina d'Ampezzo.

A questi vanno aggiunti i campi sportivi che il « Coni », d'accordo col Ministero della pubblica istruzione, costruirà presso ogni provveditorato agli studi, per uso esclusivo degli studenti.

Questa menzione ci porta a porre l'accento su un altro intervento del « Coni », che darà immancabilmente ottimi frutti.

Intendo riferirmi all'applicazione nella scuola media dei moderni principi dell'educazione fisica fondati su base sportiva. Con l'anno in corso la riforma è stata estesa al settore femminile, e in un prossimo futuro verranno comprese anche le scuole elementari.

Il « Coni » neppure si dimentica degli universitari che attraverso i loro C.U.S. danno prova di vitalità e di capacità organizzativa.

Inutile ricordare le critiche, invero ingiuste, rivolte a questa riforma. Sta di fatto che una nazione si può considerare sportiva non perché riempie gli stadi di spettatori, ma perché il massimo numero di giovani pratica effettivamente lo sport. Le innovazioni urtano sempre qualcuno; ma quando si ottengono risultati concreti, positivi, come quelli ottenuti nello scorso anno, risultati che è legittimo ritenere miglioreranno sempre più, anche le critiche cadranno, perché solo i fatti hanno un valore positivo.

Il « Coni », che coordina e disciplina l'attività sportiva nazionale, provvede alla vita delle federazioni che, nella quasi generalità, trattandosi di sport dilettantistici, non hanno che minime possibilità finanziarie.

Convieni soffermarsi su questo punto che riveste notevole importanza. I contributi dati alle singole federazioni servono non solo per l'ordinaria amministrazione, per il lavoro periferico e per l'organizzazione dei campionati che costituiscono la loro massima attività, ma anche per la partecipazione ad incontri internazionali.

Si tratta, direi, di passaggi obbligati perché hanno, tra l'altro, valore di confronto per stabilire il grado di efficienza raggiunto dai nostri atleti.

E ciò per avere la possibilità di competere nel modo migliore negli incontri di prestigio come i campionati europei o mondiali, ove si lotta per la conquista di titoli ambiti, nel nome del proprio paese.

Le federazioni sportive, su scelta della federazione internazionale competente, sono obbligate ad organizzare grandi incontri internazionali che sovente si chiudono in passivo.

Il « Coni », per superare questa difficoltà che sarebbe davvero insormontabile, ogni

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

anno provvede a sovvenzionare determinate manifestazioni a carattere internazionale affinché si possano affrontare imprese difficili, ma che fanno onore al nostro sport e quindi al paese.

Ecco le manifestazioni sovvenzionate nel 1950: campionati mondiali di bob; campionati internazionali di tennis; campionati mondiali di *hockey* su pista. Nel 1951 si sovvenzionarono i campionati europei di pugilato, i campionati mondiali di ciclismo, il concorso ginnico internazionale di Firenze.

Pel 1952 sono stati prescelti il XXI concorso ippico internazionale di Roma; il XXIII gran premio automobilistico di Italia; il gran premio *motocross* di Imola.

L'elencazione conferma l'opportunità della decisione perchè, in una visione panoramica, si tengono presenti le necessità dei vari rami sportivi.

Ma non sono soltanto queste le manifestazioni organizzate in Italia, o alle quali l'Italia partecipa. L'elenco sarebbe lungo, come sarebbe lungo elencare le vittorie conseguite dai nostri atleti. Mi limiterò a ricordare che nel 1951 abbiamo conquistato i titoli mondiali in varie specialità: scherma, ciclismo, pattinaggio, motociclismo.

Il calendario agonistico è vastissimo e il « Coni », a ragione, interviene per limitare il numero delle manifestazioni sia per non ridurre l'importanza di certe gare, sia per non imporre agli atleti spese che mal si concilierebbero con la qualifica di dilettante.

Infatti i regolamenti internazionali determinano che ai giuochi olimpici possono partecipare soltanto atleti dilettanti, ed il « Coni », che ha la massima responsabilità, si interessa per evitare possibili veti a qualche ottimo elemento.

Il dilettantismo degli atleti, che soprattutto si rileva negli sport economicamente più deboli, è indice di vera sanità sportiva. Ma se dilettanti sono generalmente gli atleti, che dire delle migliaia e migliaia di dirigenti che con spirito di sacrificio — spese volte anche economico — dedicano gratuitamente la loro attività allo sport preferito, animati solo dalla loro passione?

Dai piccoli centri periferici alle grandi città si trovano tali « volontari » che gioiscono, soffrono e sempre sperano nella mutevole vicenda del cimento sportivo.

Sono questi gli idealisti che formano il reticolo della nostra grande famiglia sportiva, garanzia certa del futuro.

Deliberatamente mi sono astenuto dal mettere in rilievo le somme spese in questa

molteplice attività, che nel rendiconto finanziario allegato alla relazione sono state specificate. Si è potuto, in sostanza, garantire lo svolgimento dell'attività delle 32 federazioni sportive, l'applicazione della riforma scolastico-sportiva, il completamento e l'inizio di innumeri impianti sportivi, l'accantonamento di quote per far fronte all'organizzazione delle olimpiadi del 1960, fiduciosi che Roma sarà la sede prescelta.

In uno Stato moderno il settore sportivo va adeguatamente considerato, provvedendovi in maniera tangibile. È una soddisfazione aver potuto organizzare su basi sicure il concorso pronostici, che rappresenta la quasi totalità delle entrate sportive, ove si ponga mente che dalla relazione del collegio degli ispettori amministrativi risulta che la percentuale delle spese generali è appena del 2,95 per cento.

Ho voluto col mio breve intervento far risaltare il cammino percorso in questo settore. V'è, anzi, da domandarsi se l'insieme dei compiti ancora da assolvere non sia troppo pesante. Il già fatto autorizza, però, a sperare legittimamente.

Certo si è che la soluzione radicale del problema degli impianti sportivi potrà aversi solo con la diretta partecipazione delle amministrazioni comunali.

È stata in proposito presentata una proposta di legge: auguriamoci che gli ultimi ostacoli siano superati, e che quindi si possa presto approvare.

Credo, anzi, che questa discussione sulla relazione del « Coni » farà aumentare i... proseliti e quindi facilitare l'approvazione di quel progetto.

Ricordiamo, onorevoli colleghi, che il problema degli impianti sportivi è un po' il *punctum dolens*, la cui soluzione è invocata da molti, i quali in tale mancanza ravvisano l'ostacolo primo allo svolgimento di una qualsiasi attività sportiva. Questo il « Coni » dovrà tener presente nel futuro, in via principale.

Oggi prendiamo atto di quanto è stato fatto, come trampolino di lancio per l'avvenire. Concludo con un augurio per le prossime olimpiadi di Helsinki. Occorre persistere nella serietà di propositi, di preparazione, di organizzazione, per avere la garanzia che in ogni caso il nostro paese figurerà in modo degno delle sue fulgide tradizioni sportive. (*Vivi applausi al centro e a destra*).

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

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò molto breve, sia per l'ora tarda, sia perché i colleghi presenti sono pochi.

Stavolta, toccando un argomento molto scottante, quello delle pensioni, cercherò di non appassionarmi eccessivamente, per non urtare la suscettibilità del Governo.

Per ciò che riguarda il bilancio, non commetterò l'errore, io che sono un profano, di tentare di addentrarmi in una disamina delle cifre in esso riportate, perché non ne ho la competenza.

Rilevo però, con una certa amarezza, che nonostante l'ottimismo mostrato dal Governo abbiamo un *deficit* di bilancio di 497 miliardi: ce lo tiriamo dietro come una pietra legata al piede, e nessuno ci dice come potremo colmarlo.

È stato anche osservato che questo bilancio, così come è presentato, non rispecchia la reale situazione finanziaria, perché vi sono altri debiti da pagare, i cosiddetti residui passivi. Sono impegni che lo Stato ha preso per forniture od altro e, purtroppo, stando alle cifre che si rilevano dalla relazione e sono state ripetute dal collega Dugoni, si tratta di una somma cospicua: 1.200 miliardi di residui passivi. Non comprenderli nel bilancio può essere comodo, ma ciò non toglie che essi rappresentano una grave passività cui, presto o tardi, si dovrà far fronte.

L'onorevole Dugoni, seguendo la linea politica del suo partito, ha cercato di suggerire un rimedio per reperire i fondi, attraverso una riduzione massiccia negli armamenti.

Io di qui suono un'altra campana e dico: cosa volete ridurre in fatto di armamenti, se armamenti non abbiamo? Si potrebbe parlare di riduzione massiccia se avessimo una grande massa di armamenti; ma, nelle attuali condizioni, non possiamo ridurre nulla. Per quanto l'onorevole Pacciardi sia venuto spesso in questa Assemblea a vendere fumo, promettendo da quattro anni a questa parte quelle famose undici divisioni alle quali si è riferito anche l'onorevole Dugoni, sta di fatto che il ministro Pacciardi ha approntato solo quattro divisioni, che non sono neppure efficienti al cento per cento. Infatti, oggi gli specialisti che circondano l'onorevole Pacciardi sono andati ad inventargli che una divisione può avere un certo grado di efficienza percentuale; cioè esisterebbero divisioni con un tanto per cento di efficienza per il personale un tanto per cento di efficienza per gli autoveicoli, un tanto per cento di efficienza per le artiglierie, ecc.

Non mi dilungo su ciò; ma vi posso assicurare che non abbiamo un armamento mas-

siccio. Abbiamo niente o quasi niente, perché niente abbiamo saputo creare con le nostre forze, perché niente abbiamo dato alle forze armate per dotarle di armamenti.

I bilanci delle forze armate, benché appaiano cospicui (si parla ogni volta di 290-300 miliardi), nascondono nelle pieghe spese che non fanno parte di quelle previste per la difesa. Basterebbe citare, per tutti, gli stanziamenti che riguardano i carabinieri, cioè un corpo di polizia, le cui spese dovrebbero andare a carico del bilancio del Ministero dell'interno.

Per ciò che concerne la questione degli armamenti, dobbiamo fare un'accurata osservazione al Governo: la poca cura che ha messo nella preparazione delle forze armate.

In quattro anni di gestione, il Governo non è stato capace di organizzare un esercito sia pure limitato in quanto al numero di uomini, ma efficiente e nella misura consentita dal trattato di pace. I nostri vincitori, onorevoli colleghi, si sono garantiti nei confronti di questa «Italiotta», vinta e stravinta, per evitare un eventuale risorgere del nostro nazionalismo, costringendoci con il trattato di pace a mantenere un esercito ridottissimo. Ebbene, se avessimo avuto un minimo di buon senso, noi avremmo dovuto precipitarci a completare le nostre forze armate nei limiti previsti dal trattato di pace. Potevamo organizzare quindici ottime divisioni, efficienti e bene armate. Questo si sarebbe dovuto fare se si fosse avuto un minimo di senso di responsabilità; ma il Governo ha mostrato di non averlo. Se noi oggi avessimo avuto 15-20 divisioni bene armate, equipaggiate, forse non esisterebbe il problema di Trieste, perché, onorevoli colleghi, nelle competizioni internazionali non esistono che rapporti di forza. Oggi gli americani e gli inglesi ritengono Tito più forte dell'Italia, e sarebbero disposti a sacrificare anche Trieste a suo favore.

Si tenga presente che, quando si parla di armamento, si parla di lavoro per le nostre industrie, che devono provvedere alla fabbricazione di mitragliatrici, fucili, cannoni, artiglierie, scarpe, vestiario, ecc. In sostanza, è un po' come creare cantieri di rimboschimento. Il danaro che si spende per l'armamento non è gettato via dalla finestra, ma è danaro speso per far lavorare le maestranze addette alla costruzione degli armamenti e degli equipaggiamenti. Questo danaro rende, perché non vi è libertà politica di una nazione, non vi può essere indipendenza nazionale se non vi sono forze armate che possano garantirla. Mettetevelo in testa!

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Per la mia inesperienza di cose economiche e finanziarie, onorevole ministro, mi limiterò a richiamare la sua attenzione soltanto sul complesso dell'I.R.I.. L'Istituto per la ricostruzione industriale è un ente che divora, a palate, il danaro dello Stato.

Lo Stato è divenuto azionista di molte aziende industriali, alcune delle quali fallimentari, che si tengono a galla con una continua emorragia di miliardi, che noi spilliamo dalle tasche dei contribuenti per metterli in mano agli azionisti. Io, che di queste cose non mi intendo, ho guardato con stupore bilanci di società industriali, facenti parte dell'I. R. I., le quali in periodi di gravissima crisi, mentre succhiano denaro allo Stato per poter restare in piedi, distribuiscono dividendi agli azionisti!

Ora, che si mantengano in piedi le industrie fallimentari, può anche concepirsi; ma che si debbano dare sussidi per distribuire utili agli azionisti, mi sembra, in verità, eccessivo! Comunque, sarebbe ora di finirla. Le industrie che devono sopravvivere sono quelle che hanno capacità di vita, non quelle che eternamente devono attingere alle casse dello Stato. Non è possibile permettersi questo lusso! Oggi, la maggior parte di queste industrie sono passive, e lo Stato interviene a colmare i loro *deficit*.

A mio modesto avviso, sarebbe questa una fonte da esplorare, per vedere se non sia il caso di reperire i miliardi da risparmiare, chiudendo mesorabilmente quelle industrie che non hanno fondamento economico, capacità di autosufficienza, possibilità di buona gestione, capacità di produrre con un certo margine di utile.

Detto questo, passo al problema che ha esaminato molto a fondo il collega onorevole Ghislandi, e che egli ha definito «problema sanguinante». Mi risparmio di illustrarlo, perché l'onorevole Ghislandi lo ha trattato magistralmente e lo ha posto sul tappeto nella maniera migliore. Vorrei soltanto far notare che la questione delle pensioni di guerra va esaminata con molto spirito di umanità, ma tenendo ben presente che le pensioni non sono né un sussidio né una elemosina: esse costituiscono un obbligo preciso che la collettività nazionale assume verso i singoli quando a questi essa chiede sacrifici che possono giungere fino a quello della vita.

Vi è una legge che regola le pensioni di guerra. Bisogna cancellare dalla mente dei governanti il fatto che la pensione sia quasi una prestazione assistenziale. Essa è un diritto. In sostanza, avviene questo: una col-

lettività nazionale, un brutto giorno, fa la guerra, chiama alle armi i cittadini, distraendoli dalle loro occupazioni, strappandoli all'affetto dei loro cari, e impone loro di prendere zaino, tascapane e fucile per andare a combattere. Ma vi è una legge sulle pensioni, la quale dice al cittadino: vai tranquillo; se tu muori, penso io alla tua vedova; se torni ferito o invalido, penso io ad aiutarti. Questa è la legge, questo il rapporto di diritto.

È stato assolto quest'obbligo da parte dello Stato italiano? No. È colpa del Governo? Sì. Non dico questo per dire male del Governo, ma perché realmente la colpa ricade su di esso.

Ieri l'onorevole Ghislandi ha illustrato perfettamente quali potrebbero essere i rimedi per risolvere questo angoscioso problema. Anch'io l'ho osservato e studiato da vicino, da tre o quattro anni, dal giorno che sono stato eletto deputato, perché le prime, e del resto le uniche (non ho da distribuire né prebende né favori) assistenze che posso prestare ai miei elettori sono quelle delle pensioni di guerra. Ebbene, da quattro anni studio, e prospetto le stesse richieste che ha avanzato il collega Ghislandi. Ma ciò che mi ha colpito è questo; vedere il sottosegretario per le pensioni di guerra — prima l'onorevole Chiamello, adesso, ottimamente, l'onorevole Tessitori — che si immedesima della sua missione e vorrebbe a tutti i costi risolvere questo problema, che individua perfettamente quali sono i rimedi per poter uscire da questo vicolo chiuso, si rivolge ai suoi collaboratori e superiori gerarchici ma non riesce ad ottenere alcun aiuto. Quindi, mentre mi è gradito compiere il dovere di rivolgere un elogio al sottosegretario per le pensioni di guerra, debbo biasimare il Governo perché non lo asseconda affatto.

La questione delle pensioni di guerra presenta un aspetto fondamentale: la procedura è eccessivamente lunga. Non è possibile, non è tollerabile andare oltre. Una delle pratiche di pensione di cui mi occupo riguarda un soldato morto a Giarabub (Giarabub, ricordate, è quell'oasi ove i nostri fecero una magnifica resistenza durata tre mesi, dal dicembre 1940 al 21 marzo 1941: un episodio bellissimo): questo soldato morì il 21 marzo. La famiglia ebbe una lettera del Ministero della difesa-esercito con la quale si partecipava la morte di questo ragazzo eroicamente caduto, e si facevano anche le condoglianze del ministro. I due vecchi genitori del caduto non hanno altri figli; siamo nel 1952 e non

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

hanno ancora avuto la pensione, nonostante un deputato se ne occupi, il sottoscritto. Adesso daranno loro la pensione provvisoria, ma gli arretrati non li possono dare, perché è necessario l'atto di morte di questo soldato. Esiste una comunicazione dell'organo responsabile, che si chiama Ministero della difesa, la quale dice: vostro figlio è morto; vi faccio le mie condoglianze e partecipo al vostro dolore. Ma questo non basta, è necessario l'atto di morte, per cui questa pratica andrà per le lunghe chissà per quanto tempo ancora!

È indispensabile maggiore solerzia; bisognerebbe sorvolare su certe difficoltà procedurali perché, in tempi eccezionali, a condizioni eccezionali devono corrispondere rimedi eccezionali e coraggiosi. Comunque, nella sintesi che ha fatto l'onorevole Ghislandi e che io avevo fatto l'anno scorso e due anni fa — presentando ordini del giorno che sono stati regolarmente respinti dai rappresentanti del Governo e dalla maggioranza (ho una collezione di ordini del giorno, sempre respinti!) — sono ripetuti i rimedi per risolvere il problema del servizio pensioni di guerra: unificazione degli uffici ed aumento del personale. Questo ci vuole!

Lo ha detto ieri l'onorevole Ghislandi, l'ho detto io tre anni fa, lo ha detto l'onorevole Tessitori, lo hanno detto tutti, lo dicono gli impiegati, lo dicono pure i paracarri! Non è possibile che un servizio come questo possa rimanere dislocato in quattro o cinque edifici, lontani chilometri l'uno dall'altro. Bisogna essere proprio insensibili per lasciare che una simile situazione perduri.

Vi è un magnifico edificio, costruito da quegli « scavezzaccolli » che comandarono per venti anni, per insediare il Ministero dell'Africa, dell'impero dell'Africa italiana: vicino all'obelisco di Axum, che ancora non abbiamo restituito (chi sa che il negus non ce lo chieda, un giorno o l'altro?).

Ebbene, il ministro del tesoro avrebbe dovuto assolutamente pretendere di metterci le mani e i piedi in quel palazzo; invece, se lo è lasciato sfuggire. Ebbene, onorevole ministro, ella deve assolutamente recuperare quel palazzo e destinarlo al servizio pensioni di guerra, che è preminente.

Non ripeterò quanto è stato detto da altri; ma questo è un problema nazionale, sia perché investe oltre un milione di interessati, sia per gli effetti deleteri che provoca nella formazione dello spirito patriottico. Quando il capo di una famiglia è morto a Giarabub o su qualche altro campo di battaglia e ha

lasciato una vedova e degli orfani, e questi bambini sentono la mamma per dieci anni lamentarsi che la pensione non giunge mai, essi cominciano a vedere nella nazione non più la madre, ma la matrigna, e nello Stato un nemico.

Perciò, onorevole ministro, ella si deve imporre. Faccia omaggio di tutti i palazzi sparsi quà e là a coloro che sono andati ad occupare l'edificio destinato al Ministero dell'Africa italiana, e vi trasferisca tutti gli uffici delle pensioni di guerra.

SPIAZZI. Non sono i locali che mancano, è il personale che non è capace.

WALTER. Ma che personale! Il ministro conosce bene quali sono le deficienze.

SPIAZZI. Non sono i locali: è la volontà degli uomini che manca...

CUTTITTA. L'onorevole Spiazzi mi ha preceduto di pochi istanti, perché io dicevo dei locali, ma stavo per venire subito al personale. Vorrei quindi pregare l'onorevole Spiazzi di volere stare tranquillo perché gli leggerò l'ordine del giorno in cui chiedo che i servizi debbono essere accentrati in un unico edificio e chiedo l'adeguamento del personale alla mole del lavoro da smaltire.

Questa, infatti, è l'altra tragedia. Oltre che essere sparsi, questi uffici sono scarsi di personale, e lavorano male perché le carte vengono affastellate. Se ella, onorevole ministro fosse stato dove sono stato io stamane per cercare una pratica di pensione per un infornuto civile, avrebbe visto che c'è da mettersi le mani ai capelli! C'è voluta tutta la buona volontà di un funzionario per tirar fuori la pratica da quintali di cartacce! Non si può, certo, lavorare in queste condizioni. Quindi, ripeto, necessità assoluta di locali. Ella deve venire in possesso di quell'edificio, che è il più adatto e il più pronto. E se ciò non le fosse possibile, fissi uno stanziamento per la costruzione di un altro edificio adatto. Nessuno oserà opporsi e negarle uno stanziamento per questo scopo! Entro pochi mesi l'edificio potrebbe sorgere, ora che col cemento armato si costruiscono case in pochissimo tempo. E quando il servizio delle pensioni sarà cessato, l'edificio servirà ad altri scopi: anche se lo Stato dovesse venderlo, senz'altro realizzerebbe un guadagno. Quindi, tra l'altro, si tratterebbe di un buon impiego di denaro. Non si scoraggi, onorevole ministro, però l'attendiamo alla prova: deve avere o l'edificio presso l'obelisco di Axum, o quello dell'albergo Plaza (che si diceva avreste voluto acquistare), o un altro. Ma gli uffici devono essere riuniti! Il sottosegretario alle pensioni lo ha detto e ripe-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

tuto. Non lo avete accontentato, e questa è colpa del Governo!

Quanto al personale, problema identico: il personale non è adeguato alla mole di lavoro da svolgere. Non è possibile che il personale oggi esistente curi 600 mila pratiche. Occorre aumentarlo!

E infine (ne parlo nell'ordine del giorno), veda, onorevole ministro, se le riesce di ritoccare la misura di queste pensioni, perché non è possibile che si dia tanto poco ad una vedova, che ha perduto il marito in guerra, che ha da mantenere tre o quattro bambini! Sa ella quanto percepisce una vedova, nelle migliori condizioni? Meno di seimila lire al mese. Come può vivere con 200 lire al giorno? Si ricordi sempre di quel tale obbligo dello Stato, della collettività nazionale, quando dice al cittadino di prendere tascapane e fucile, e lo manda a morire per la patria!

Occorre aumentare la misura di queste pensioni, specialmente per le vedove e gli orfani di guerra. È un obbligo morale al quale non possiamo sottrarci! Dissi una volta e lo ripeto: quando una famiglia perde il padre, quando viene a mancare il capo, è come se su quella casa crollasse il tetto: non rimane più nulla in piedi!

Ho presentato un ordine del giorno che spero il ministro vorrà accettare, e la Camera vorrà confortare con la sua adesione.

Prima di concludere, desidero sottoporre al ministro un problema marginale che riguarda i nostri prigionieri che ebbero la sventura di cadere in mano inglese, popolo civile, ma affarista, commerciante, cartaginese.

Sapete cosa hanno fatto gli inglesi? Quando nel 1943 è intervenuto l'armistizio e i nostri soldati prigionieri accettarono di cooperare con loro, invece di corrispondere tutta la paga spettante ai nostri lavoratori, come fecero gli americani, ne trattennero una parte, in acconto riparazioni di guerra! Sembra incredibile, ma purtroppo è così: le riparazioni gli inglesi cominciarono a prendersela dai nostri prigionieri che lavoravano per loro! Si è creato così un problema di moralità nei riguardi di questi sventurati che, dopo aver compiuto il loro dovere ed essere stati molti anni in prigionia, non possono, non devono assumere a loro carico una parte delle riparazioni dovute al governo di sua maestà britannica.

Propongo perciò che lo Stato si sostituisca al cattivo pagatore inglese, all'usuraio in questione, e faccia le cose da galantuomo, pagando agli ex prigionieri degli inglesi le somme

loro trattenute indebitamente in conto riparazioni di guerra.

SPIAZZI. Onorevole Cuttitta, giacché è così generoso, dica qualcosa per i nostri prigionieri in Russia.

CUTTITTA. Ho parlato di una questione economica riguardante i prigionieri caduti in mano ad una nazione civile. Di quelli che ebbero l'immensa sventura di cadere nelle mani della Russia parleremo in altra occasione, cioè quando verrà il momento opportuno. Per altro, stia tranquillo, ché io sono molto meno tenero di lei con quelli dell'altra sponda, che approvano sempre l'operato della Russia, anche quando questa non ci restituisce i prigionieri tratti in schiavitù.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Saggin, Martino e Casoni, iscritti a parlare, hanno dichiarato di rinunciarvi.

È iscritto a parlare l'onorevole Bernardi. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Pirazzi Maffiola. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

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

SANNICOLÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che dovremo essere tutti d'accordo nell'affermare che, nel corso dell'anno finanziario che sta per chiudersi, l'avvenimento interno più importante di tutti gli altri, che ha avuto riflessi sulla situazione economica del paese, e non soltanto sulla situazione attuale, ma anche futura, sia stato certamente quello concernente la serie di disastri causati dalle alluvioni, che hanno colpito nell'estate e nell'autunno 1951 parecchie regioni d'Italia, prima fra tutte l'ubertosa terra del Polesine.

Si tratta di circa 500 comuni danneggiati la cui popolazione, direttamente o indirettamente colpita dalle conseguenze delle alluvioni, assomma a circa undicesimo dell'intera popolazione italiana. L'ammontare globale dei danni, prevalentemente gravanti sull'agricoltura, è valutato dal Governo in circa 155 miliardi di lire. Essi rappresentano circa l'1,8 per cento del reddito nazionale del 1951 e il 14 per cento circa del suo incremento rispetto al 1950. Io dico subito che abbiamo fondate ragioni per ritenere che questa valutazione ufficiale dei danni sia alquanto inferiore alla realtà e che essa faccia parte di quel tentativo dell'azione governativa di minimizzare la tragica portata dei dolorosi avvenimenti. È certo, comunque, che essa esclude i danni subiti dal settore industriale,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

dall'artigianato, dal settore commerciale, a parte quelli relativi ai beni familiari e agli attrezzi di lavoro dei braccianti e salariati agricoli nonché degli altri lavoratori e dei privati in genere. Non solo, ma non è stato neppure rilevato il lucro cessante della popolazione colpita dalle calamità e costretta a un forzato ozio, ciò che comporta per il paese un danno forse ancora maggiore di quello che è il danno al patrimonio, e che disgraziatamente aumenta con il prolungarsi del periodo di forzata inattività della popolazione stessa.

Comprendo benissimo come, in un primo momento, valutare appieno le conseguenze di così immani disastri sia stato assolutamente impossibile; ma oggi, a 5 mesi di distanza dalla rotta di Occhiobello, non è più possibile che gli italiani siano tenuti all'oscuro della reale portata economica degli avvenimenti. Il Governo doveva sentire il dovere, appunto in occasione della discussione dei bilanci finanziari — i quali, in fondo, rappresentano l'espressione concreta della politica che il Governo intende seguire — di presentare al Parlamento una documentazione dettagliata e completa dei riflessi economici determinati dalla situazione nella quale si trovano i 500 comuni colpiti dalle alluvioni. Invece, nei documenti messi a nostra disposizione per questa discussione, noi troviamo un unico cenno nella relazione generale sulla situazione economica del paese, nella quale è testualmente detto: «Purtroppo le disastrose alluvioni dell'autunno 1951 hanno arrecato danni che si valutano a circa 155 miliardi di lire, prevalentemente gravanti sull'agricoltura, con le conseguenti ripercussioni sui futuri raccolti».

Questo modo di comportarsi scopre chiaramente la volontà del Governo di tirare la coltre dell'oblio sugli avvenimenti dell'estate e dell'autunno e di impedire che siano sollevati certi problemi. Che del resto questa sia l'intenzione del Governo è dimostrato anche dal fatto che solo e sempre per iniziativa dell'opposizione il problema del Polesine e delle altre regioni devastate è stato portato alla discussione di questa Camera. E potete essere certi che noi continueremo in questa opera di denuncia, di controllo e di stimolo, onde impedire questa manovra di occultamento, perché dietro di noi sono schierate e le popolazioni delle zone colpite e l'opinione pubblica di tutto il paese, solidale con queste popolazioni. Fin dal 1951, fin dai primi giorni dell'alluvione, centinaia di assemblee, dalle modeste assemblee dei piccoli villaggi alle assemblee

altamente qualificate di Rovigo, Modena e Bologna hanno discusso della situazione che si era venuta a determinare nel nostro paese e hanno indicato al Parlamento e al Governo come a questa situazione si poteva far fronte. Si richiedeva in queste assemblee un'azione rapida, coordinata del Governo, secondo quattro direttrici fondamentali: 1) soccorso rapido e tempestivo alle popolazioni sinistrate e liquidazione dei danni subiti; 2) chiusura delle falle e rafforzamento degli argini e delle difese, al fine di accelerare lo sgombero delle acque e garantire le zone interessate dai pericoli delle piene primaverili; 3) riparazione dei danni materiali e ricostruzione delle zone devastate; 4) attuazione di un piano di lavoro a lunga scadenza per la regolazione dei fiumi e dei bacini montani, allo scopo di una valida e permanente difesa della valle padana.

Non mi soffermerò sulle prime due voci, sia perché sono state ampiamente trattate in occasione della discussione sulla mozione Nenni, che ha avuto luogo poco più di un mese fa in questa Camera, sia perché le richieste in esse contenute sono di competenza specifica di determinati dicasteri, per cui potremo riparlarne in occasione della discussione dei rispettivi bilanci, sia perché i fondi ancora occorrenti per portare a termine le richieste contenute in questi due primi punti sono relativamente modesti.

Maggiore attenzione meritano però i punti 3 e 4, proprio perché le opere in essi prospettate richiedono uno sforzo finanziario considerevole, che non è assolutamente possibile ottenere mantenendo l'attuale impostazione del nostro bilancio.

Mi occuperò, in particolare, del Polesine perché conosco con maggiore ampiezza quella situazione ed anche perché con maggiore violenza la calamità si è abbattuta su quella terra. Del resto, le osservazioni che farò nei riguardi del Polesine possono essere benissimo estese alle altre regioni colpite.

Per quanto riguarda l'assistenza alle popolazioni e il riconoscimento dei danni sofferti, confermando ancora una volta le osservazioni fatte in occasione della discussione di speciali provvedimenti di legge circa le insufficienze delle provvidenze, noi lamentiamo a tutt'oggi che ancora non si sia cominciato a provvedere per il risarcimento dei danni subiti da coloro che (in massima parte braccianti e poveri lavoratori) hanno perduto mobilio, biancheria e attrezzi di lavoro. Non si tratta di somme di grande rilievo, ma che costituiscono, data l'estrema povertà degli interessati, un danno abbastanza notevole.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

E, quando le leggi vi sono, gli accertamenti e le liquidazioni procedono con lentezza esasperante, per cui ogni intervento si rende assolutamente inefficace. La stessa dolorosa constatazione va fatta purtroppo anche per la riparazione dei danni materiali, specialmente per quanto riguarda le case di abitazione. E ciò è tanto più grave, in quanto la rapidità dell'opera di ricostruzione dei beni e della capacità produttiva è elemento essenziale per ridurre al minimo la forzata inattività delle popolazioni e ripristinarne così la capacità reddituale, con ovvio ed evidente vantaggio per tutto il processo economico.

Nemmeno nel settore della difesa idraulica più immediata le cose procedono in maniera soddisfacente. Sabato scorso si è tenuto a Rovigo un convegno dei comitati di rinascita del Polesine i quali, con la competenza che deriva loro dal fatto di vivere costantemente sul luogo e con l'autorità che deriva loro dall'essere rappresentativi di ogni categoria sociale e di ogni tendenza politica, esaminarono la situazione documentando largamente quanto da me brevemente esposto.

Ecco alcuni rilievi emersi in quel convegno, e che è bene la Camera conosca. A tutt'oggi appena qualche centinaio di case, sulle mille distrutte e le cinquemila danneggiate, sono in costruzione, ciò che rende impossibile il ritorno dei 40 mila profughi. L'assistenza è insufficiente e le prefetture hanno l'ordine di ridurre al minimo il numero degli assistiti.

Risarcimento danni: secondo un rapporto ufficioso della camera di commercio di Rovigo sono state presentate, al 31 marzo 1952, 2.318 domande per un danno complessivo di lire 6.450.765.969, così ripartite: 388 domande di aziende industriali, per l'importo di lire 5.372.323.825; 1300 domande di aziende commerciali per un totale di lire 842.953.561; 647 domande di botteghe artigiane per un totale di lire 225.488.563. La commissione all'uopo costituita — e che, per ora, non dispone che di un fondo di 20 milioni, in attesa che ne giungano altri messi a disposizione dal Ministero dell'industria e commercio — ha comunicato in questi giorni al prefetto di aver formulato proposte di contributi a fondo perduto per l'importo di lire 13.644.000 a favore di 399 piccole aziende che avevano fatto domande per un intervento valutato a lire 22.946.435. Le richieste sono state quindi accolte, per queste ditte, nella misura del 60 per cento del danno denunciato. Su 6.500.000.000 di lire soltanto 13.000.000 sono

stati finora concessi per la ripresa delle aziende. Le richieste di contributo delle piccole aziende agrarie vengono dalle commissioni provinciali sistematicamente ridotte di un terzo. Fino al 3 aprile erano stati erogati complessivamente 17 milioni di contributi; e se si pensa che le richieste ammontavano a circa 6 miliardi, si rileva in quale misura lo Stato sia intervenuto.

Dobbiamo aggiungere, con l'occasione, che l'8 maggio scadrà la moratoria concessa per le tasse, il che metterà in estrema difficoltà centinaia di piccole aziende. Quattordicimila famiglie che hanno perso tutte le loro masserizie e le loro attrezzature domestiche attendono ancora un minimo di risarcimento da parte del Governo. Per quanto riguarda la difesa idraulica, è stato rilevato, tra l'altro, al convegno di Rovigo, come alcuni lavori non diano sufficienti garanzie: ad esempio, la falla sul Po a Castelnuovo. Inoltre, non si sono ancora iniziati i lavori di abbattimento della fossa maestra di Polesella, tanto famosa quanto nociva e inutile, e quelli relativi al nuovo tronco della strada statale che dall'argine del Po dovrebbe, per ragioni di ovvia sicurezza, essere spostata in altra sede. Non solo, ma soprattutto è urgente un immediato stanziamento di 450 milioni per dragare le sabbie alla foce dell'Adige e rafforzare gli argini dell'Adige stesso, in attesa che la legge sui fiumi divenga operante.

Nel settore della produzione agricola è stato messo in evidenza come ancora 15 mila ettari siano sommersi, mentre degli ettari emersi seimila sono coperti da uno strato di sabbia che va dai 30 centimetri ai 3 metri. Due terzi della produzione foraggera e del frumento per quest'anno sono perduti, e non vi sarà alcun raccolto di canapa, il che significa disoccupazione per centinaia di operai e migliaia di braccianti. Nel complesso, avremo quest'anno nel Polesine una perdita di prodotto lordo per l'agricoltura che si aggira sui 15 miliardi circa. La crisi del Polesine subisce, così, un ulteriore aggravamento.

Le condizioni di vita della popolazione si sono fatte ancora più precarie, e la situazione igienico-sanitaria desta veramente gravi preoccupazioni.

In tutta la provincia non vi sono che due acquedotti efficienti: quello di Adria e quello di Rovigo, e qualche pozzo artesiano. Le acque inquinate del Po e dei canali accentuano il pericolo delle febbri tifoidee e si accentua pure il pericolo di un ritorno della malaria.

Il presidente del consorzio antitubercolare di Rovigo denunciava a quel convegno

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

che la tubercolosi è aumentata dopo l'alluvione del 30 per cento, e del 50 per cento è aumentato il numero dei tubercolotici ricoverati negli ospedali. Le malattie reumatiche sono ormai comuni a tutti i polesani. Se vogliamo scongiurare più gravi sciagure e impedire la completa degradazione di un'intera provincia, bisogna intervenire, ed intervenire urgentemente. Urgono abitazioni, acquedotti, fognature e cibi, specialmente per i più colpiti dall'alluvione, che sono i bambini. Bisogna dare un ampio spazio ai capitoli del bilancio destinati a queste provvidenze.

Esaminiamo ora le questioni di fondo sollevate dall'alluvione del 14 novembre e che sono quelle che più interessano in questa sede, poiché esse dovrebbero impegnare la opera di tutto il Governo e dare al bilancio dello Stato un'impostazione ben diversa da quella che esso ha.

È stato detto dall'onorevole Novella, in occasione della discussione della mozione Nenni, che, rompendo ad Occhiobello, il Po ha fatto straripare, insieme con le acque, tutti i vecchi problemi insoluti del Polesine e li ha posti all'ordine del giorno della nazione. L'alluvione ha rivelato a tutti gli italiani le conseguenze di secolare inerzia e di un cinquantennio di politica di guerra delle vecchie classi dirigenti e ha posto, accanto al problema della redenzione del Mezzogiorno, il problema della difesa dalla degradazione di quella che è stata finora la maggiore ricchezza d'Italia: la pianura padana.

Per il Polesine si tratta di intraprendere l'opera di ricostruzione non limitandosi semplicemente alla riparazione dei danni ed al ripristino dello *statu quo ante*, il che sarebbe pura e semplice opera di restaurazione, ma di porsi sul terreno di una pianificazione razionale della ricostruzione e sul terreno dell'accelerazione dei tempi, nel quadro di un'effettiva rinascita della regione.

Per la difesa della pianura padana bisogna affrontare un piano a lunga scadenza, con larghezza di mezzi e senza soluzione di continuità, il quale oltre alla disciplina idraulica dei maggiori e più pericolosi fiumi e torrenti, coroni e consolidi l'opera risolvendo, in tutti i suoi aspetti, il problema della montagna.

Abbiamo detto che non basta ricostruire quello che nel Polesine le acque hanno distrutto, ma che bisogna ampliare l'intervento dello Stato per sollevare la tradizionale miseria di quelle popolazioni e fare di esse un elemento attivo di progresso economico,

dando loro case, scuole, acquedotti, fognature, strade, e soprattutto portando a termine l'opera di bonifica e rompendo i vecchi rapporti sociali della campagna, attraverso quella riforma che gli agrari vorrebbero impedire.

Fra le opere di bonifica vorrei ricordare, in particolare, la bonifica delle valli da pesca. Il problema è noto perché è stato sollevato altra volta in questa Camera e ha formato oggetto di pregevolissimi studi. Si tratta, fra alluvionati, semialluvionati e non alluvionati, di ben 6200 ettari di specchi d'acqua, i quali oggi sono sfruttati da un pugno di proprietari (molto spesso si tratta di proprietari abusivi), che ne ricavano grossi redditi con scarsissimo impiego di mano d'opera. Ciò non dà all'economia della regione un sollievo sensibile, in quanto che questi proprietari danno lavoro a poche centinaia di persone. Laddove ora sono occupate queste poche centinaia di operai, si potrebbe domani, a bonifica avvenuta, dare la terra a migliaia di famiglie di contadini, ora degradati alla condizione di braccianti senza lavoro.

La spesa di trasformazione non è certo trascurabile, ma l'aumento del reddito agricolo che potrà aver luogo entro breve volgere di anni la compenserebbe largamente. Senza contare che oggi le acque alluvionali, portando il limo ed eliminando la salinità delle valli, hanno già intrapreso quell'opera di bonifica, rendendo la spesa sensibilmente più ridotta.

Le popolazioni del basso Polesine reclamano l'intervento dello Stato in questo senso e si battono perché, invece di spendere — come ha proposto l'onorevole Gatto — milioni per risarcire i vallicultori, si facciano maggiori sforzi per iniziare la trasformazione di quelle valli.

È certo che i fondi a disposizione dei vari ministeri, per i lavori che sommariamente ho elencato, non sono sufficienti, anche tenendo conto di quelli che potranno essere i riflessi del disegno di legge De Gasperi che sta ora all'esame del Parlamento.

È per questo che il ministro dei lavori pubblici, alla nostra richiesta di case, scuole, ospedali, fognature, ecc. risponde che questa deficienza era preesistente all'alluvione, e che questa lacuna potrà essere gradualmente colmata con eventuali ipotetici futuri stanziamenti nel bilancio dei lavori pubblici. È per questo che non si accoglie il desiderio di bonificare le valli, così insistentemente espresso dalle popolazioni del basso Polesine, ma demagogicamente si dà incarico all'ente per il delta

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

padano di acquistare tre valli per un esperimento di bonifica.

Ed è per questo, infine, che, invece di ricostruire il Polesine con una larga e lungimirante visione, ci si limita ad una pura e semplice opera di relativo ripristino, la quale, nella migliore delle ipotesi, lascerà quella terra, che potrebbe certamente concorrere all'aumento di tutta la ricchezza nazionale, nelle condizioni di miseria nelle quali si trovava prima dell'alluvione.

Signor ministro, bisogna aumentare i capitoli di spesa relativi a queste esigenze. Saranno somme bene investite, sarà un sacrificio che verrà largamente compensato da future, sicure entrate.

Ma ben più grave è la situazione, e più insufficiente è l'azione del Governo per quanto concerne la difesa idraulica della pianura padana.

Inutile esporre qui cose ripetutamente ed insistentemente dette da questi banchi sulla necessità di impedire, per il futuro, il ripetersi di simili catastrofi. Inutile ripetere che il Po può ancora straripare e che, più pericoloso ancora del Po, è il corso dell'Adige. Tecnici di alto valore, uomini politici di ogni tendenza, esperti di tutte le categorie economiche, amministratori provinciali e comunali hanno levata alta la loro voce e hanno lanciato accorato appello al paese, al Parlamento e al Governo chiedendo un rapido, meditato e razionale intervento.

Sotto la spinta di questa enorme pressione, il Governo si è finalmente deciso a predisporre due provvedimenti: la legge sui fiumi, e quella a favore dei territori montani, presentate recentemente al Senato.

Ma, ahimè!, quanta insufficienza e quanta delusione!... La legge sui fiumi è accompagnata da una relazione nella quale, dopo aver detto che « la sistemazione idraulica dei maggiori fiumi e corsi d'acqua ha in Italia una straordinaria importanza ed è la premessa indispensabile per la sicurezza di vaste zone di pianura e per la valorizzazione delle risorse naturali della nazione »; e, dopo aver ricordato più avanti « l'assoluta necessità ed urgenza di stroncare risolutamente e definitivamente, con tutti i mezzi che la scienza e l'esperienza consentono, i gravissimi pericoli che incombono sulle pianure », si elencano i problemi che più immediatamente interessano e che, dice la relazione, « sono tutti, senza eccezione, di gravità estrema ». Essi sono: sistemazione dei corsi d'acqua della pianura lombarda fra Ticino ed Adda; completamento della grande sistemazione Adige-Garda-Mincio-Tartaro-

Canalbianco-Po di levante; sistemazione ed irrobustimento degli argini del Po, del Secchia e del Panaro e dello scarico fra il lago superiore e il lago di mezzo a Mantova; scolmatura dell'Arno a Pisa; sistemazione del Tevere a monte di Roma; sistemazione del Calore; sistemazione del Volturno; sistemazione del Garigliano; sistemazione del Simeto e degli affluenti di Dittaino e Gornalunga; sistemazione di numerosi altri corsi d'acqua minori.

Ma, dopo una così bella introduzione ed un così interessante e nutrito elenco di lavori, per i quali occorre una spesa di non meno di 100 miliardi, la legge stanziava soltanto 17 miliardi!

Si noti che solo per completare il piano delle opere relative alla sistemazione dell'Adige, di cui la relazione dice che « un disalveo provocherebbe danni veramente disastrosi e di immensa entità » occorrono 45 miliardi. A questo punto non so trovare una espressione parlamentare per classificare simile disinvoltura. Ben tranquille possono stare le popolazioni interessate!

Ma che cos'è che impedisce di concentrare nel tempo questi lavori, che sono di assoluta urgenza e necessità? La mancanza di studi e progetti, forse? No, perché la stessa relazione dice che « i piani organici sono stati da lungo tempo concretati in progetti di massima ed esecutivi, già esaminati ed approvati dai competenti organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici ». Ed allora? La mancanza di mano d'opera, forse? Non scherziamo! O la ristrettezza dei cantieri? Ma se essi si estendono su tutto il territorio nazionale!

La scarsità delle disponibilità finanziarie, ci dirà il nostro ministro del tesoro. Ma di questo parlerò in seguito.

Diamo ora uno sguardo al secondo provvedimento, quello a favore dei territori montani, per vedere se almeno questo corrisponda alle aspettative del paese ed alle richieste degli ambienti tecnici che, in questi ultimi tempi, si sono fatte più pressanti, dopo che i recenti avvenimenti hanno reso chiaro alla coscienza di tutti gli italiani che il dissesto idro-geologico della montagna è una delle cause principali delle alluvioni.

Ripetiamo ancora che il problema della montagna va visto nel suo insieme: dalla sistemazione dei bacini alla regolazione dei fiumi e correzione dei corsi d'acqua, dal rimboschimento alla sistemazione e trasformazione agraria dei terreni, alle opere di consolidamento degli stessi, dalla rottura dei rapporti sociali attuali alla creazione di un equilibrio econo-

mico, che garantisca ai montanari possibilità di occupazione e di vita e impedisca lo spopolamento delle regioni montane. Bisogna quindi procedere alla bonifica integrale della montagna.

Soltanto una montagna abitata e soggetta alla continua vigilanza ed alle tempestive, minuziose cure dei suoi abitanti può mantenere stabilmente la sua integrità fisica ed il suo normale assetto idro-geologico.

Il fondo del problema della montagna è, dunque, anche un problema idro-geologico, ma è soprattutto un problema di vita dei montanari; problema imponente e di proporzioni eccezionali, per risolvere il quale è necessario mobilitare risorse considerevoli. Nella pregevole relazione di minoranza del senatore Cerruti, che accompagna il disegno di legge, la questione è esaminata con rara competenza sotto tutti gli aspetti. Non è questa la sede per trattare dettagliatamente il problema e per esporre le nostre osservazioni. I colleghi che lo volessero approfondire non hanno che da rifarsi al documento citato.

Io mi limiterò soltanto a sottolineare l'aspetto finanziario del problema, che è quello che in questo momento interessa. Il senatore Cerruti ha calcolato e dettagliatamente documentato che, per risolvere appieno il problema della montagna secondo i criteri da me dianzi ricordati, occorre una spesa (pubblica e privata) di 3.628 miliardi. A carico dello Stato risulterebbero 3.203 miliardi, di cui 2.815 rappresentano spese effettive e 388 miliardi soltanto anticipazioni di capitale.

Prevedendo la durata dei lavori in quindici anni (spazio di tempo tutt'altro che breve) si ha una spesa annua di circa 214 miliardi. Di fronte a queste cifre, sono stanziati nel progetto di legge di cui parlo 32 miliardi di lire per un quinquennio, cioè 6 miliardi e 400 milioni di lire l'anno; e di questi solo un miliardo e 400 milioni per opere pubbliche di spettanza dello Stato, per risolvere il problema idrogeologico, quando da un calcolo serio risulta che a questo scopo dovrebbero essere destinati ben 57 miliardi l'anno per la durata di 15 anni!

Pur riconoscendo che ai citati stanziamenti per la montagna vanno aggiunti 5 miliardi annui della legge 10 agosto 1950, n. 647 — oltre a 22 miliardi e mezzo della Cassa per il Mezzogiorno e a due miliardi e mezzo del Ministero del lavoro per cantieri scuola di rimboschimento e qualche altro miliardo che potrà venire dal progetto di legge n. 2511 oggi in discussione — noi rileviamo che il divario fra quanto è necessario e quanto è devoluto rima-

ne pur sempre enorme, e tale che i fondi devoluti saranno polverizzati in brevissimo tempo.

Onorevoli colleghi, voi potrete, rivedendo i nostri calcoli, ridurre qualcuna delle nostre cifre; ma l'ordine di grandezza rimane quello che è.

Alle insopprimibili esigenze di rinascita del Mezzogiorno, alla ricostruzione del Polesine, al sollevamento delle altre zone depresse, alla regolazione dei fiumi e dei bacini, alla sistemazione della montagna — problemi questi fondamentali per la nazione, problemi di vita o di morte — il Governo dedica un'attiva... opera di propaganda con la quale cerca di soffocare la miseria degli stanziamenti. Però un esame serio rivela che questi sono ben poca cosa di fronte all'effettivo fabbisogno; e, per giunta, si tratta di pochi soldi stanziati e di miliardi... di speranza.

La realtà è che, per affrontare seriamente questi problemi, bisogna rovesciare l'impostazione del bilancio dello Stato, bisogna rovesciare tutta la vostra politica, rinunciare alle spese improduttive e di guerra, mobilitare ogni risorsa del paese per potenziare una politica di sviluppo economico e pacifico.

La strada vi è stata indicata due anni fa dalla C. G. I. L. con il suo piano del lavoro; vi è stato autorevolmente confermato che su questa strada i lavoratori italiani sono pronti a dare il loro contributo. Ma voi avete scelto l'altra strada, quella dell'alleanza atlantica e della preparazione della guerra, e per questa strada state dilapidando le magre risorse del paese.

Nella relazione finanziaria del ministro del tesoro è richiamato l'ampio riconoscimento americano alla vostra politica. Quello che manca, però — ed è quello che solo conta — è il riconoscimento del popolo italiano, il quale vuole una politica di pace e di benessere sociale, e per questa sempre più sviluppa la sua lotta.

Ed è proprio perché ci sentiamo interpreti di questa volontà del popolo italiano che noi diciamo «no» alla vostra politica, «no» ai vostri bilanci! (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CECCHERINI, Segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il mini-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

stro delle finanze, per sapere se sono informati dell'imbottigliamento che si verifica normalmente al traffico stradale della frontiera di Ponte-Chiasso dove le vetture, specie nei giorni festivi, devono sostare incolonnate per ore per la registrazione e le operazioni doganali.

« Se non ritengano di sollecitare la sistemazione di un transito contiguo è almeno, nell'attesa di esso, di snellire il servizio con la abolizione di massima della registrazione delle autovetture affidandola alla discrezionalità dei funzionari di servizio, con l'istituzione di un Dittico (come sulla frontiera franco-italiana) e coordinando inoltre in ogni caso i servizi della guardia di finanza e della dogana, sì che vengano assolti simultaneamente e non in tempi successivi, aumentando il personale per le ore di punta, essendo assolutamente inammissibile che possa continuare l'attuale situazione senza gravissimo danno alle necessità odierne della circolazione sia per il commercio che per il turismo.

(3900)

« FARINET ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni che hanno determinato il Consiglio superiore dei lavori pubblici a vietare le ulteriori sopraelevazioni edilizie nelle zone sismiche, cagionando un assai grave danno al problema edilizio della città di Reggio Calabria in relazione:

1°) alla tragica insufficienza degli alloggi;

2°) alla già eccessiva vastità del centro urbano in rapporto all'onere dei servizi;

3°) alla stessa estetica edilizia.

(3901)

« SPOLETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per le quali presso il Provveditorato alle opere pubbliche di Aquila esplica le funzioni di viceprovveditore un impiegato di grado VIII, con la conseguenza che — in assenza del provveditore — debbono essere a lui subordinati ingegneri capi ed ispettori di grado VI e V in servizio presso gli uffici di Abruzzo e per sapere se non intenda adottare provvedimenti atti a rimuovere tale inconveniente — che, insieme ad altri — da questa situazione deriva.

(3902)

« LOPARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni per le quali non ha avuto più luogo il trasferimento da Teramo a Rieti del segretario capo Gino Sorgi, già predisposto dagli uffici competenti e per il quale l'Amministrazione comunale di Rieti aveva dato il suo gradimento.

« Se crede inoltre che risponda ad una retta interpretazione dei principi sanciti dalla Costituzione che fanno dei comuni degli enti autonomi, il volere imporre di autorità a capo della segreteria del Municipio di Rieti il signor David Roccella, segretario del comune di Potenza, per il quale l'Amministrazione comunale di Rieti si è rifiutata di dare il proprio consenso.

« E se ritiene, infine, che risponda a buona norma di governo l'aver preso il detto provvedimento al solo scopo di venire incontro ai desideri di alcuni gerarchi locali della democrazia cristiana, che nella fattispecie si sono sostituiti agli organi competenti.

(3903)

« MATTEUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali siano i suoi propositi di fronte alla incresciosa situazione che si sta determinando nella Federazione italiana del gioco del calcio a seguito di una deliberazione presa dai dirigenti di quell'organo in danno della organizzazione del campionato di serie C con inesplabile precipitazione e leggerezza e omettendo l'elementare dovere di interpellare in proposito le società della su detta serie; e per conoscere inoltre se non creda di dover disporre la sospensione della esecuzione di quella deliberazione e, per evitare una grave crisi nel calcio italiano, la nomina di un Commissario, il quale proceda alla riorganizzazione della Federazione e dei campionati, tenendo presenti i voti delle società e dei pubblici direttamente interessati, con particolare riguardo alla situazione del Mezzogiorno di Italia, che non deve essere sacrificata.

(3904)

« PERRONE CAPANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, perché dica se è a sua conoscenza che gli uffici distrettuali delle imposte, in aperto dispregio dello spirito informatore della recente legge di preriforma tributaria istitutiva della denuncia obbligatoria dei redditi, procedono alla revisione di tali

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

denunce o dei redditi che ne costituiscono il contenuto, in base a un vieto e inconcepibile automaticismo a sua volta fondato sovra presupposti arbitrari, e per conoscere inoltre se non creda di dover richiamare i sopradetti uffici a compiere il proprio dovere con altra e ben diversa ispirazione e comprensione, pur usando ovviamente, di fronte a elementi certi e positivi, il necessario rigore contro l'evasione fiscale.

(3905)

« PERRONE CAPANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere le ragioni per le quali in comuni importanti per popolazione e traffici come Bari e Foggia, e in genere in tutto il Mezzogiorno, le richieste di nuovi impianti telefonici per privati e per uffici incontrino difficoltà estreme e spesso insuperabili e per conoscere altresì se non creda che tale gravissimo inconveniente debba essere al più presto pienamente eliminato.

(3906)

« PERRONE CAPANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere i motivi per i quali il Ministero ha creduto di dover contenere entro gli stessi, modesti limiti dello scorso anno le agevolazioni ferroviarie per il Maggio di Bari, con evidente e ingiustificato disconoscimento dell'importanza di quelle manifestazioni baresi e così riconfermando molto inopportuno un singolare trattamento nei riguardi di Bari, che, costretta in tal modo a beneficiare esclusivamente del breve periodo di concessioni ferroviarie a raggio nazionale previsto per la Fiera del Levante, viene di conseguenza a trovarsi in condizioni di manifesta inferiorità di fronte a quasi tutte le maggiori città centro-settentrionali, le quali godono, invece, di vari periodi annuali di facilitazioni ferroviarie.

(3907)

« PERRONE CAPANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non ritenga arbitrario il divieto fatto dal questore di Sassari alla Federazione locale del partito comunista italiano di fare propaganda elettorale a mezzo di altoparlante installato alla sede della predetta federazione; se non sia da ritenere infondato il motivo avanzato da detto

questore, secondo cui anche in periodo elettorale l'installazione dell'altoparlante non può essere esente dalla autorizzazione di cui all'articolo 113 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, argomentando che tale esenzione per periodo elettorale è relativa solo agli scritti e disegni, considerando la propaganda elettorale a mezzo d'altoparlante come normale propaganda radiofonica disciplinata dalla legge 14 marzo 1952, n. 196; se non trovi perfino assurda l'argomentazione di detto questore, il quale nella diffida fa presente che « nemmeno può essere, l'installazione dell'altoparlante alla sede della Federazione comunista, considerata come ampliamento della viva voce dell'uomo in occasione di comizi, in quantoché della osservazione e trasmissione i notiziari finora emessi esulano completamente dal concetto e dagli elementi costitutivi del comizio »; se non ritenga che un tale intervento del questore sia un audace tentativo di limitare l'elementare diritto al libero esercizio della propaganda elettorale, tanto più che, nel caso specifico, tale propaganda a mezzo di altoparlante viene fatta solo dalle 19 alle 20; e se non ritenga infine di dover richiamare d'urgenza detto questore perché ritiri il divieto e perché si attenga imparzialmente al rispetto della libertà di propaganda elettorale non solo a mezzo di scritti, ma anche a mezzo altoparlanti.

(3908)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per sapere se è a sua conoscenza dell'agitazione iniziata da alcuni giorni dal personale di bordo dei piroscafi adibiti nella linea Napoli-Palermo e viceversa, che vengono fatti partire con sei ore di ritardo rispetto all'orario, con grave disagio dei passeggeri, i quali vengono a conoscenza della singolare vessazione di cui rimangono vittime, soltanto dopo l'imbarco, e quali provvedimenti intende adottare perché abbia termine un siffatto arbitrio.

(3909)

« CUTTITTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se il Governo italiano, avvalendosi delle clausole contenute nel Protocollo relativo alla proroga dell'accordo per la pesca esercitata dai pescatori italiani nelle acque jugoslave, scadente il 30 aprile 1952, intenda, in sede di rinnovo dell'accordo stesso, riesaminarne i termini

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

allo scopo di migliorare l'esercizio della pesca nell'Adriatico.

(3910)

« MONTICELLI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del commercio con l'estero, per conoscere, di fronte alle informazioni date dalla stampa comunista ed alle dichiarazioni dell'onorevole Di Vittorio, quale sia l'esatta situazione dei rapporti commerciali italo-sovietici.

(3911)

« CLERICI, SCHIRATTI, SABATINI, CAVALLI, CAIATI, BOVETTI, CREMASCHI CARLO, FERRARIS, SCAGLIA, FERRARIO CELESTINO, GUARIENTO, BARTOLE, GERMANI, PALÉNZONA, FERRERI, TUDISCO, GORINI, VICENTINI, LONGONI, SAGGIN, FERRARESE, SPIAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se dopo le unanimi accorate lamentele espresse dalle famiglie e dai congiunti dei caduti tumulati nel cimitero militare di Camerlona (Ravenna) abbia ravvisato la necessità di far riesaminare la delicata questione della translazione delle salme da quel cimitero di guerra al Sacrario di Montelungo (Caserta), dato che ragioni squisitamente sentimentali, affettive e storiche, consigliano la conservazione del cimitero militare di Camerlona sorto nella zona dove quei prodi caddero per la liberazione della patria. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8032)

« VIOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se, come e quando intenda risolvere la grave, persistente crisi di alloggi popolari nel comune di Treviso, dove sono in attesa di esecuzione un centinaio di sfratti e in numero non minore sono le cause in corso, che si risolveranno in altrettante sentenze di sfratto; dove l'amministrazione comunale, che ha provveduto e sta provvedendo alla costruzione di case minime, non può più oltre gravare il bilancio deficitario; dove poco può fare l'Istituto autonomo case popolari dato il limitato finanziamento; dove alloggio non può essere dato nelle costruzioni I.N.A.-Casa destinate a lavoratori; situazione gravissima, continuo pericolo per l'ordine pubblico. Urge provvedere alla costruzione di almeno 500 alloggi popolari, di due o tre vani, oltre gli accessori

e a basso fitto. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8033)

« FERRARESE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni per le quali ai piccoli pescatori, non inquadrati in cooperative od in altre organizzazioni, non viene corrisposta la pensione per invalidità e vecchiaia. E se non ritenga di predisporre, occorrendo, un provvedimento legislativo al riguardo. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8034)

« PALAZZOLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se è disposto a concedere all'amministrazione provinciale di Campobasso il contributo, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, sulla spesa occorrente per la costruzione del quarto lato dell'Istituto tecnico di Campobasso. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8035)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se la Cassa depositi e prestiti è disposta a concedere al comune di Montemitro (Campobasso) il mutuo di lire 755.490, da quella amministrazione chiesto per poter provvedere alla dismissione di passività. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8036)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga opportuno disporre che sia istituito un posto telefonico nella cantoniera, che trovasi al crocevia di Stafoli sulla strada statale n. 86, essendo la stessa diventata una vera stazione, dato il gran numero di corriere, che vi sostano e vi fanno coincidenza. Sono interessati molti comuni, fra i quali Agnone, Capracotta, Vastogirardi, ecc. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8037)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere le ragioni per cui non sia stato prorogato il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 4 dicembre 1946, n. 671, avente per og-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

getto: « Temporanea sospensione dell'esercizio del diritto di affrancazione dei canoni enfiteutici, censi, ed altre prestazioni perpetue nei riguardi di comuni, provincie, istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza ed enti ecclesiastici beneficiari »; decreto che cessava di avere vigore col 31 dicembre 1948. E per conoscere inoltre quali provvedimenti l'onorevole ministro intende prendere, non essendo ancora stato approvato il progetto di legge in materia di affrancazione e di adeguamento delle annualità dei canoni, in rapporto al mutato valore della lira e per la tutela degli enti interessati. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(8038)

« SALIZZONI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del tesoro e della difesa, per conoscere i motivi per cui da circa sei anni non vengono pagate le indennità per le medaglie al valore, pur essendosi molti interessati fatti correntisti postali con procura notarile per facilitare la riscossione stessa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(8039)

« MONTICELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sentire se è a conoscenza dell'arbitrio commesso dal commissario prefettizio all'ospedale di Pistoia, per cui sono stati da lui nominati in data 16 aprile 1952 tre assistenti sanitari, fra cui il figlio del prefetto, prima ancora che fosse regolarmente autorizzato l'ampliamento dell'organico. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(8040)

« DAMI ».

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

CLERICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLERICI. Desidererei sapere dal rappresentante del Governo quando intende rispondere alla mia interrogazione, testè annunciata, che riveste carattere di urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo?

BENVENUTI, Sottosegretario di Stato per il commercio con l'estero. Risponderò all'inizio della seduta di domani.

La seduta termina alle 23.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 13:

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

Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (2503). — *Relatori:* Petrilli, *per l'entrata;* Corbino, *per la spesa;*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (2504). — *Relatore* Tudisco;

Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (2510). — *Relatore* Salizzoni;

Provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e l'incremento dell'occupazione. (2511). — *Relatori:* Angelini, Fascetti, Foresi e Sullo.

2. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale del 23 novembre 1933 concernente il trasporto di merci per ferrovia, firmata a Berna il 13 maggio 1950. (*Approvato dal Senato*). (2419);

Concessione di un contributo straordinario di lire 112.500.000 a favore dell'Associazione nazionale combattenti e reduci. (2473);

Modificazioni ed aggiunte al decreto legislativo luogotenenziale 8 giugno 1945, n. 915, recante norme per le pensioni del personale costituito delle ferrovie dello Stato. (1537);

Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione. (*Approvato dal Senato*). (1869).

3. — *Seconda deliberazione sulla proposta di legge costituzionale:*

LEONE ed altri: Norme integrative della Costituzione concernenti la Corte costituzionale. (1292-bis).

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra gli Stati partecipanti al Trattato Nord Atlantico sullo Statuto delle loro forze armate, firmata a Londra il 19 giugno 1951. (2216). — *Relatori:* De Caro Raffaele, *per la maggioranza;* Basso, *di minoranza.*

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per l'elezione dei Consigli regionali. (986). — *Relatori:* Lucifredi, *per la maggioranza;* e Vigorelli, *di minoranza;*

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 APRILE 1952

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Aires, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore* Repossi.

6. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Riordinamento del Tribunale supremo militare. (248). — *Relatori*: Leone e Carignani.

7. — *Seguito della discussione della mozione degli onorevoli Laconi ed altri.*

8. — *Svolgimento delle mozioni degli onorevoli Pieraccini ed altri; Silipo ed altri.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI