

CMXX.

## SEDUTA NOTTURNA DI MARTEDÌ 3 GIUGNO 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1952-53. (2505) . . . . .	38347
PRESIDENTE . . . . .	38347
CHIARAMELLO . . . . .	38348
OLIVERO . . . . .	38350
CUTTITTA . . . . .	38354
STUANI . . . . .	38356
MALVESTITI, <i>Ministro dei Trasporti</i> . . . . .	38357
	38358, 38359, 38362
VERONESI . . . . .	38359
SEMERARO SANTO . . . . .	38360
TOMBA . . . . .	38362
<b>Interrogazioni (Annunzio):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	38364, 38367
MONTICELLI . . . . .	38367

**La seduta comincia alle 21,30.**

SULLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta notturna del 27 maggio 1952. (*È approvato*).

**Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1952-53. (2505).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Chiaramello. Ne ha facoltà.

CHIARAMELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non avrei preso la parola in sede di discussione generale se non fossi pressato da innumerevoli voti e ordini del giorno giuntimi da tutto il Piemonte e dalla Liguria: emanati da comuni (primi tra gli altri Torino, Cuneo, Novara), da amministrazioni provinciali, enti politici ed economici, ditte e privati cittadini, che tutti lamentano la continuazione del disservizio ferroviario in quelle regioni.

Premetto che questa mia critica non colpisce affatto il personale ferroviario piemontese, ottimo in questo momento, dal capo compartimento all'ultimo agente sperduto nel più lontano posto di blocco; personale tutto che fa del suo meglio per sanare e correggere, con spirito di abnegazione meritevole di più ampio successo, le tristi condizioni nelle quali sono state lasciate le ferrovie del Piemonte e della Liguria dopo la guerra, dal dirigente preposto al compartimento di Torino prima, e dal ministro Corbellini poi, che dimenticò totalmente le necessità prime e vitali di tali importantissime regioni in materia di trasporti.

Questo mio intervento è fatto oggi sotto il segno dell'amarezza e del risentimento più vivo, mentre tutta la mia azione era stata fino a ieri di collaborazione e di comprensione delle difficoltà in cui si dibattevano la direzione generale delle ferrovie e l'amico onorevole ministro Malvestiti.

Ma avevo fiducia nella loro buona fede e nella loro piena volontà di riparare finalmente — buona ultima fra tutte le regioni italiane — alla situazione ferroviaria del Piemonte, che

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

è oggi senza alcun dubbio, per volontà di uomini e per ineluttabilità del progresso tecnico, la più trascurata di tutto il paese.

Quando, circa sei mesi or sono, il ministro Malvestiti annunciò la sua venuta a Torino insieme col direttore generale ingegnere Di Raimondo per un esame della situazione, eravamo ancora nel periodo della « fiduciosa aspettativa ». Tutte le autorità torinesi e piemontesi, dai prefetti ai sindaci, dai presidenti delle camere di commercio ai parlamentari piemontesi, ai dirigenti degli enti turistici, furono presenti al convegno con importanti documentate relazioni e con richieste che vorrei definire moderate e modestissime. Si trattava di lievi variazioni di orari e di alcune nuove coppie di treni locali e interregionali, ma soprattutto di due problemi di indole generale. Parlo ora solo dei più importanti: della elettrificazione della Torino-Venezia e del cambio della trazione da alternata a continua della Modane-Genova-Brignole della linea internazionale Parigi-Torino-Roma; necessità economica e pratica di elettrificare la grande arteria padana Torino-Venezia, di grande traffico e ove la strada sta guadagnando ogni giorno terreno rispetto alla rotaia (vedansi le quattordici coppie giornaliere di *autopullman* fra Torino e Milano); necessità del cambio della trazione da alternata in continua per il tratto Modane-Genova-Brignole, i cui convogli sono oggi rallentati dalla trazione trifase su questo tratto di 275 chilometri e dai necessari cambi di motrici.

A tale proposito, ricordo che, nel mio intervento in sede di discussione del bilancio 1951-52, rivolsi all'amico onorevole Malvestiti un caldo appello affinché si desse finalmente inizio, con veri fatti e non con illusorie promesse, alla trasformazione della trazione elettrica in tutta la rete piemontese, passando dalla corrente alternata alla corrente continua, e affinché si migliorassero, in primo luogo, le comunicazioni fra Roma e Torino e, conseguentemente, quelle con la Francia e con la Liguria, Svizzera, Lombardia. Egli mi rispose allora che ciò non era possibile, perché occorreva utilizzare il materiale di trazione esistente e perché ostavano difficoltà di spesa, dato l'ammontare della stessa a circa 100 miliardi.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. 70 miliardi.

CHIARAMELLO. Allora la cifra è più modesta di quello che si pensava; ad ogni modo il ministro, con queste dichiarazioni, condannava il mio Piemonte a diventare sino

alla consumazione la tomba del materiale a trazione alternata e premiava — come risulta — accelerandone i lavori relativi, le altre regioni con la trasformazione, ad esempio, della Trento-Bolzano-Merano, della Lecco-Sondrio, della Colico-Chiavenna e via dicendo, opere queste per le quali occorrevano e occorrono parecchi miliardi.

Solo premio di consolazione per il Piemonte, l'acceleramento di qualche direttissimo con la Francia, ottenuto, però, quasi esclusivamente in territorio francese, e l'istituzione di due rapidi Roma-Torino e Torino-Roma, mentre gli altri miglioramenti promessi erano nuovamente rinviati.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Per la stazione di Torino si è fatto tutto quello che si è promesso.

CHIARAMELLO. I lavori sono ancora in corso e ci vorrà ancora parecchio, prima che essi siano terminati. Siamo a sette anni dalla liberazione, e Torino non è l'ultima città d'Italia: è al quarto posto e al primo come città industriale.

In data 30 gennaio ultimo scorso, appena fu pubblicato da tutti i giornali che era stato redatto dal ministro un piano di spese ammontante a circa 160 miliardi con esclusione ancora di qualsiasi importante lavoro di trasformazione per la rete piemontese e ligure, quasi tutti i deputati del Piemonte si affrettarono a presentare numerose interrogazioni ed interpellanze che, purtroppo, non ebbero ancora risposta; e ciò fa amaramente constatare come le nostre giuste apprensioni corrispondano a verità.

A tutt'oggi, noi subiamo ancora i gravi disagi del periodo bellico: non sono stati ricostruiti i doppi binari sulla Torino-Savona; Cuneo è ancora isolata con la sua linea, importantissima, sia verso Ventimiglia come verso Nizza; non esistono comunicazioni verso la Svizzera, da Cuneo a Torino sino a Domodossola, come nell'anteguerra; buona parte delle stazioni sono ancora sinistrate (Novara e Torino, per citare le maggiori); le linee secondarie sono senza collegamenti e coincidenze; parecchi ponti, infine, fra i più importanti, non sono ultimati. Si deve ricordare che la Torino-Aosta è rimasta la linea più arretrata per eccellenza e che in questo ultimo periodo il Governo nulla ha fatto per dare inizio ai lavori della Garesio-Imperia, tanto desiderata da quelle popolazioni, così come ho detto e ripeto per la Cuneo-Ventimiglia e la Cuneo-Nizza.

Anche le comunicazioni via Voghera-Piacenza, nonostante i miei interventi, non sono

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

migliorate; tanto meno è stato affrontato il problema del miglioramento della Torino-Savona, del rimodernamento della galleria del Frejus della Torino-Milano e di tutte le linee secondarie del Piemonte (cito la Bra-Alba-Asti-Alessandria, la Torino-Casale, la invocata Cavallermaggiore-Milano, la Torino-Biella, la Torino-Roma, ecc.).

Lo so che non c'entra il ministro delle comunicazioni per le linee nuove; ma una sua spinta servirebbe anche a muovere il ministro del tesoro.

E tutto ciò, amico onorevole Malvestiti, avviene in Piemonte, in una regione che per i suoi traffici, per la sua serietà politica (ed insisto sul « politica »), commerciale, finanziaria è all'avanguardia d'Italia!

Noi non vogliamo morire ed abbiamo il diritto di pretendere di avere dallo Stato in campo ferroviario quello che riescono ad ottenere le altre regioni d'Italia.

Accennerò ora ad alcuni altri problemi che interessano ancora il bilancio delle ferrovie e cioè la richiesta fatta dal personale di ottenere le case cosiddette patrimoniali di abitazione, che, però, non fanno parte vera e propria degli immobili patrimoniali di esercizio.

Credo che questa richiesta, che riguarda ed interessa un numero non considerevole di agenti, possa e debba essere presa in considerazione anche per premiare un personale ottimo come è quello ferroviario.

Infine richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sul problema delle comunicazioni e delle linee automobilistiche.

Con troppa leggerezza forse siamo arrivati a distruggere tutta la fitta, e in molti casi ottima, rete delle ferrovie e tramvie secondarie. E ciò senza pensare a sostituirla con un sistema organico e serio, tale da assicurare al pubblico un servizio sicuro e continuo.

Abbiamo così creato linee in ogni senso, facciamo percorrere le nostre strade, certo non ancora adatte a ciò, da autobus d'ogni genere, ma non siamo stati ancora capaci di istituire e fare funzionare il servizio delle stazioni capolinea e di transito, sia nei grandi centri come nei piccoli paesi, né a costituire un adeguato servizio di trasporto merci in correlazione con ogni linea concessa per i grandi ed i piccoli trasporti, né a collegare questo servizio da e con qualsiasi località, assicurando il rispetto degli orari e dei regolamenti, anche e soprattutto anti-infortunistici. E la necessità di creare una rete automobilistica veramente organica, perfezionata

tecnicamente e soprattutto moderna nell'applicazione di questo delicato servizio è invece veramente sentita ed imprescindibile.

Ho finito, amico onorevole Malvestiti, e, *dulcis in fundo*, so che ella, come ministro, può fare molto perché ha una grande dote, quella di lavorare sodo, con coscienza ed intelligenza, con a fianco gli ottimi amici sottosegretari Mattarella e Focaccia, e un capace direttore generale con bravi vicedirettori, oltre a funzionari e al personale tutto di primissimo ordine, come più volte ho ripetuto.

Mi auguro, pertanto, che con così solida impostazione ella possa al più presto risolvere i lamentati problemi.

Si tratta del Piemonte; regione tra le primissime d'Italia, sotto ogni punto di vista, come ho detto, politico, commerciale, turistico, ambientale, finanziario ed industriale.

Il Piemonte è fulcro vitale della rete nazionale e internazionale e deve essere curato e non dimenticato. Molto si può fare e bene; ed io mi auguro — ripeto — che tutto al più presto venga adeguatamente risolto.

In questa certezza, sarò lietissimo di veder concretare in disposizioni e in opere, con somma urgenza, quanto sopra ho ricordato e lamentato. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Olivero, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Marchesi e Sannicolò:

« La Camera,

considerato che non può essere ulteriormente rinviata la soluzione dei problemi riguardanti la linea ferroviaria Venezia-Trieste in corrispondenza dell'abitato di Mestre, sia per la presenza del tratto Bivio Gazzera-Carpenedo-Prasecco che pregiudica lo sviluppo urbanistico di Mestre in tutta la zona nord, sia per la presenza di ben sei passaggi a livello di cui due di grande traffico con conseguente gravissimo intralcio per il normale traffico stradale;

considerato inoltre che il ventilato progetto di risolvere tali inconvenienti mediante la costruzione di un cavalcavia in corrispondenza della località detta dei « quattro cantoni », si è rivelato chiaramente insufficiente, antieconomico e tecnicamente errato,

invita il Governo

a prendere rapidamente in esame il progetto da tempo elaborato dai tecnici dell'ufficio costruzioni delle ferrovie dello Stato di Padova, progetto ampiamente studiato e dibattuto in un recente apposito convegno di

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

tecnici, parlamentari ed autorità locali, tenutosi in Mestre, il quale propone:

1°) soppressione del tronco ferroviario Bivio Gazzera-Carpenedo-Prasecco;

2°) costruzione di una nuova linea ferroviaria adiacente al tronco Mestre-Treviso per il tratto tra il chilometro 1 ed il chilometro 4 e con raccordo a grande raggio con il cavalcavia della « Favorita », inserendosi nella linea di circonvallazione ».

L'onorevole Olivero ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

OLIVERO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è indubbio che il Veneto non è secondo a nessuno per quanto riguarda i bisogni nel campo delle costruzioni ferroviarie e della sistemazione delle linee ferroviarie. Basterebbe citare a questo riguardo la sistemazione di arterie di estrema importanza, direi vitali, per l'economia non soltanto della regione ma addirittura del paese, come la Venezia-Milano e la Venezia-Bologna, che attendono da sempre di essere elettrificate e per le quali si è data assicurazione in questo senso di provvedere con una certa rapidità. Ma noi non vediamo nulla di nuovo, con le prevedibili deficienze dei servizi sulle due importantissime linee.

Un altro problema che ci riguarda è quello della stazione della città di Venezia. Credo che Venezia sia l'unica della grandi città italiane per cui il problema della stazione non è stato neppure lontanamente affrontato e risolto. Anzi, a questo riguardo, credo che esista un profondo disaccordo fra noi veneziani e le intenzioni del Ministero, in quanto noi sappiamo benissimo che s'intende costruire la stazione della città di Venezia senza tener conto affatto dei gravi problemi artistici e architettonici che abbiamo messo in rilievo attraverso i progetti che sono stati approvati localmente in tempi passati; mentre so che da parte del Ministero si ha l'intenzione di dare esecuzione a un progetto del tutto diverso. A suo tempo, infatti (era allora ministro l'onorevole Corbellini), fu chiaramente detto che, se Venezia voleva una stazione, doveva accontentarsi di quella che le avrebbe fornito, o meglio regalato, il Ministero; altrimenti non avrebbe avuto la stazione. Ora, questa impostazione non mi sembra persuasiva né giusta, soprattutto se si tien conto che Venezia è una città con caratteristiche del tutto particolari. Una stazione, a Venezia, comporta tutta una serie di problemi artistici, che forse non sorgono in altre città. Quindi il dovere, da parte delle autorità centrali, di tener conto delle segnala-

zioni, dei consigli e, ove questi siano stati approvati, dei progetti localmente decisi.

Ma non è tanto di questi argomenti, seppure così importanti, che io voglio intrattenermi in sede di discussione del bilancio dei trasporti, quanto di un altro problema che, anche se apparentemente può sembrare di poco conto, è di grandissima importanza per la nostra città e la nostra regione. È un argomento non nuovo, che io ho già sollevato nell'ottobre scorso in occasione della discussione del bilancio dei trasporti. Esso riguarda la sistemazione della linea Trieste-Venezia, nella sua origine nella città di Venezia e nel passaggio attraverso la città di Mestre. Allora io presentai un ordine del giorno che non fu accolto nella sua interezza dal ministro e che fu ritirato da me in quanto il ministro mi assicurò che si sarebbe recato a Venezia e insieme con tutti gli interessati avrebbe esaminato la questione. Ora, onorevole ministro, io non ho ricevuto nessun invito a questo riguardo. So che ella si è recato a Venezia, so che ha esaminato, discusso, vagliato quanto si doveva fare; ma io non sono stato avvertito di nulla. Non è che io la rimproveri di non essere stato avvertito; il rimprovero che lo muoviamo è che non si sia fatto nulla.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Sono stati stanziati 200 milioni.

OLIVERO. Le segnalazioni che ci vengono a questo riguardo sono in linea negativa per quanto riguarda le decisioni che sarebbero state prese e assolutamente negative per quelle che pare siano le intenzioni (anche se queste non si sono ancora concretate) degli organismi centrali sul famoso problema dei passaggi a livello, tanto importante per la città di Mestre e per lo sviluppo di quella parte della nostra regione.

È per questo che sollevo, e spero per l'ultima volta ormai, questo problema in occasione della discussione di questo bilancio, perché esigiamo che ci venga data una risposta definitiva e che il ministro si pronunci chiaramente circa le sue intenzioni, tenendo conto di obiezioni e di consigli che possiamo dare a questo riguardo dopo aver studiato profondamente e a lungo il problema stesso.

Come ella sa, onorevole ministro, la costruzione della linea risale al secolo scorso (credo al tempo dell'impero austro-ungarico), quindi a prima dell'annessione del Veneto e delle Venezie al Regno d'Italia, cioè anteriormente al 1866.

È chiaro che allora fu costruita una ferrovia la quale dal punto di vista della distan-

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

za era completamente tranquillante per la cittadina di Mestre. Credo che nel 1860 Mestre non sorpassasse i 20 mila abitanti, motivo per cui certamente il terrapieno ferroviario era assai distante dalla periferia cittadina. Oggi siamo arrivati ad oltre 100 mila abitanti, con uno sviluppo edilizio e stradale veramente imponente, con una tendenza a costruire in periferia, impressionante. La conseguenza diretta di tale sviluppo è che la periferia cittadina, nella parte nord e nord-ovest, ha raggiunto la linea ferroviaria in questione che ha assunto l'aspetto di un argine.

Attraverso la città di Mestre oggi passano pertanto grandi arterie ferroviarie e stradali. Basterà pensare, nel campo stradale, alle arterie che portano a Venezia attraverso il ponte della Vittoria, alla nazionale per Trieste, a quella per Padova con le successive diramazioni verso Bologna e Milano, a quelle per Castelfranco e per Treviso, con le successive diramazioni di Udine e di Belluno.

Da qui la necessità che i problemi, che sorgono in conseguenza dello sviluppo urbano e che si possono urtare con l'attuale sistemazione della strada e della ferrovia, siano affrontati e risolti in maniera definitiva.

La linea, come dicevo, parte dalla stazione di Mestre e, dopo un largo arco di cerchio, si dirige verso Trieste: essa dove tocca la periferia costituisce uno sbarramento insormontabile per lo sviluppo edilizio della città. Tutti sanno come un terrapieno ferroviario, con due binari continuamente utilizzati, costituisca per lo sviluppo edilizio di qualsiasi agglomerato urbano un ostacolo insormontabile. Nel caso di Mestre tale inconveniente si rivela proprio nella zona nord, che è la zona più salubre e più idonea dal lato edilizio.

Vi è inoltre un inconveniente gravissimo dovuto alla formazione di passaggi a livello nelle varie strade che questa ferrovia interseca. Tali passaggi a livello che la ferrovia per Trieste forma nella zona sono ben sei, quattro su strade comunali o provinciali e due su strade fondamentali e di intensissimo traffico, quelle che portano rispettivamente a Trento attraverso Castelfranco e a Udine e Belluno attraverso Treviso.

Gli inconvenienti che derivano al traffico di queste strade dai passaggi a livello suaccennati sono notevolissimi: uno studio accurato che è stato fatto a riguardo del tempo che gli automezzi perdono nelle soste obbligate di fronte alle sbarre chiuse ha calcolato

che in quindici giorni le soste stesse raggiungono le trenta ore. I giorni sono stati scelti a caso tra il novembre 1951 e il febbraio 1952. Si pensi alla gravità di un simile fatto in una strada dell'importanza di quella del Terraglio, alle file interminabili di macchine, di filovie, e ai danni economici che ne derivano per taluni servizi fondamentali.

Evidentemente già sono state prospettate delle soluzioni a questo grave problema ed è proprio qui dove il Ministero non va d'accordo con le aspirazioni delle popolazioni della zona. Vi è infatti una soluzione che chiameremo locale, universalmente ritenuta ottima, e vi è una soluzione ministeriale sulla quale le autorità competenti centrali si sono misteriosamente intestardite non si sa per quali ragioni, nonostante che tutti i tecnici locali abbiano dimostrato che si tratta di una soluzione svantaggiosa sotto tutti i punti di vista.

Su questo argomento è stato tenuto perfino un convegno, ciò che dimostra l'importanza che nella zona si annette al problema. Vi hanno preso parte naturalmente, oltre ai parlamentari delle circoscrizioni interessate, il sindaco di Venezia, che l'ha presieduto, il prosindaco di Mestre, gli assessori e i consiglieri comunali di Venezia, i rappresentanti della prefettura e gli stessi rappresentanti dei Ministeri delle comunicazioni e dei lavori pubblici, naturalmente questi ultimi in veste di osservatori e non con diritto di voto, i rappresentanti dell'azienda nazionale strade statali e dell'azienda filovie di Mestre che è direttamente interessata al problema. Furono esaminati i vari progetti e le diverse soluzioni che possono essere adottate. Prima di tutto un progetto il quale contempla la demolizione del tratto ferroviario che va dal bivio così detto della Gazzera a Carpenedo, col successivo avviamento dei treni sulla Venezia-Treviso e successivamente sul raccordo per Trieste.

Un anno fa io ebbi occasione di illustrare un mio ordine del giorno su questo argomento, ma evidentemente mi spiegai male perché ella comprese che si avrebbe avuto l'intenzione di avviare tutto il traffico sulla linea di Treviso e sul raccordo di Trieste, nel senso cioè del progetto sopra accennato. Ella respinse l'ordine del giorno, che credeva in appoggio a tale progetto, motivando il parere negativo con « il carico eccessivo che avrebbe gravato sulla Treviso-Venezia ».

Io personalmente non sono per questa soluzione, ma i tecnici del compartimento ferroviario di Venezia sostengono che anche questa è una soluzione che si può accettare, in quanto

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

il rimprovero che si può fare alla soluzione stessa, di caricare cioè in maniera eccessiva la linea ferroviaria e soprattutto il tratto di Treviso, non è accettabile. Essi affermano che sulla linea di Trieste passano ventiquattro treni al giorno e su quella di Treviso trenta; sommando le due linee, si avrebbe un carico giornaliero di 54 treni, mentre i competenti asseriscono che la possibilità di carico della linea è 4-5 volte superiore. E, in effetti, ciò non meraviglia quando si pensi che la linea ferroviaria che corre sul ponte della laguna fra Venezia e Mestre sopporta le linee che vengono a Venezia da Bologna, Milano, Trieste, Belluno, Trento e Cavarzere...

*Una voce.* Ma ci sono i treni merci.

OLIVERO. Dicono egualmente i tecnici che anche qui l'eccezione che si fa nei riguardi dei treni merci può essere consistente, ma non è fondamentale. Ripeto, comunque, che io ho voluto esporre alla Camera tutte le possibili soluzioni, anche se questa è una soluzione la quale può sembrare buona ai tecnici della zona, ma per me personalmente non è tale. Pertanto intendo enumerare tutte le soluzioni possibili anche se accetto per buona, in questo caso, la preoccupazione del Ministero che il carico eccessivo di traffico sia motivo sufficiente per far respingere il primo progetto della utilizzazione di un solo tratto per ambedue le linee.

Il progetto sul quale noi insistiamo è un altro. In effetti, questo primo progetto di istradare tutti i treni sulla stessa linea senza la creazione di linee nuove sarebbe il più economico, ed è per questo che i tecnici l'hanno suggerito. Ma il progetto sul quale noi insistiamo è il progetto che porta il nome dell'ingegnere Della Penna, dell'ufficio costruzioni di Padova. È un progetto che io non esito a definire geniale, perché sembra l'uovo di Colombo. Si tratta di costruire una nuova linea adiacente o addirittura addossata al tronco ferroviario Mestre-Treviso, per il tratto che va dal chilometro 1 fino al chilometro 4, usando successivamente il raccordo a grande raggio che si va ad inserire nella linea di circonvallazione, che a sua volta porta a Trieste.

Questo comporterebbe una spesa — secondo i calcoli che sono stati fatti — di 450 milioni. Pensando però che una parte del materiale della linea disarmata sarebbe utilizzata, la spesa si ridurrebbe di un centinaio di milioni, e quindi al massimo dovrebbe arrivare ai 350 milioni.

Si pensa in questo modo che, con una spesa di 350 milioni e disarmando completa-

mente il tratto di linea che prima ho descritto, si arriverebbe a risolvere completamente questo annoso e spinoso problema, con il vantaggio della abolizione completa dei sei passaggi a livello, che è la cosa più importante, con la possibilità che dove esisteva la linea ferroviaria si crei una strada la quale, naturalmente, andrebbe ad inserirsi nelle grandi strade di comunicazione, con grande beneficio per le esigenze di Mestre, e infine col togliere l'ostacolo allo sviluppo edilizio verso nord e nord-ovest, rappresentato dal terrapieno ferroviario.

Quale è, invece, la soluzione che i competenti organi del Ministero ci vanno con tanta ostinazione suggerendo?

Ci si dice: non occorre demolire la linea ferroviaria, perché si può risolvere il problema dei passaggi a livello mediante la costruzione di un cavalcavia che attraversi la linea nel cosiddetto punto dei «quattro cantoni», permettendo in tal modo di eliminare l'inconveniente più grosso, che è quello rappresentato dai passaggi a livello medesimi. Però — notiamo noi — un cavalcavia semplice, cioè un cavalcavia che, in continuazione della strada del Terraglio, vada a sfogare vicino alle case, eliminando uno solo dei passaggi a livello.

Vediamo un po', allora, ciò che osserviamo noi, cioè quello che si disse in occasione del convegno di cui parlavo pocanzi.

L'obiezione che fa il Ministero nei riguardi del progetto Della Penna è che si allungerebbe, prima di tutto, la linea ferroviaria. Si dice infatti che la parte che verrebbe demolita sarebbe minore di quella che bisognerebbe costruire. Questo comporterebbe una maggiore spesa sia di trasporto di persone, sia di trasporto di merci.

Tuttavia non credo, signor ministro, che, ove sia dimostrata l'urgenza della soluzione di un problema così grosso, il lievissimo aumento tariffario che graverebbe sulle persone e sulle merci possa giustificare la reiezione del progetto Della Penna. Quindi, non è, questa, una obiezione fondata che viene fatta al progetto stesso.

Riguardo poi al progetto del Ministero noi osserviamo che con la costruzione del cavalcavia non si risolve nulla, perché dei sei passaggi a livello — di cui due fondamentali — ne rimangono cinque, di cui uno egualmente su strada nazionale, cioè sulla strada cosiddetta della Castellana: sarebbe eliminato il passaggio a livello del Terraglio, ma gli altri cinque rimarrebbero.

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

Ma vi è di più: il costo del cavalcavia, che voi affermate aggirarsi sui 160-200 milioni, in base ai calcoli da noi fatti non riteniamo assolutamente possa essere mantenuto entro cifra così esigua, per il fatto che il cavalcavia sopra il Terraglio non potrebbe essere costruito, con la parte terminale, in terrapieno: dovrebbe essere tutto in cemento armato, perché la situazione della zona, nelle sue costruzioni e nelle sue caratteristiche, esige appunto una costruzione completamente in cemento armato. Quindi bisognerebbe calcolare il costo di quest'opera intorno ai 280 milioni. E questo calcolo è stato fatto appunto dall'ufficio tecnico del comune di Venezia e precisamente dall'ingegnere Miozzi, quanto mai competente in questa materia per essere stato il progettista del ponte che unisce la terraferma a Venezia, e quindi persona capace di giudicare bene a questo riguardo.

Ma anche i 280 milioni non sono sufficienti, perché per risolvere il problema radicalmente, per lo meno nei riguardi dei due passaggi a livello più notevoli, bisognerebbe fare un doppio cavalcavia, cioè un cavalcavia con due rampe, e pertanto la spesa arriverebbe a 500 milioni. Quindi vede, signor ministro, che anche se si vuol risolvere non radicalmente la cosa, la spesa non può essere quella preventivata dal Ministero.

Da notare, poi, che si rischia di spendere 150 o 280 milioni (la cifra non ha grande importanza) per fare una cosa che non serve, mentre per fare un'opera la quale risolve il problema dei due passaggi a livello occorre avvicinarsi al mezzo miliardo, creando un cavalcavia che abbia un praticabile lungo almeno cento metri, con le rampe che andrebbero a finire addosso alle case, e soprattutto con pendenze, come minimo, del 4-5 per cento, che, se il cavalcavia si vuole restringere, aumenterebbero fino al 6-7 per cento.

Sono convinto che ella, signor ministro, si è reso conto in sito della cosa e ha visto quanto ristretto sia lo spazio e scarsa la possibilità di lavorare su un terreno, dal punto di vista edilizio, così ingrato.

Esiste inoltre l'inconveniente di creare quattro rampe di cavalcavia, con una serie di incroci e con una pendenza eccessiva, che presenterebbe grande pericolosità, soprattutto d'inverno, a causa delle frequenti giornate di nebbia, per le macchine e per le persone; per cui bisognerebbe usare particolari accorgimenti per il traffico ciclistico.

Tutto ciò dimostra quanto sia difficoltosa ed ardua, anzi errata, una impostazione in

questo senso. (*Interruzione del deputato Sannicolò*).

Il collega Sannicolò suggerisce che il cavalcavia sarebbe anche brutto. Se la città di Mestre non ha le bellezze di Venezia, essa è tuttavia quanto mai sensibile nell'esigere che un problema edilizio o stradale o ferroviario venga risolto in modo tale che, oltre a rispondere alle esigenze economiche, non offenda il senso estetico.

Nel convegno di Mestre, nel quale il problema fu esaminato a fondo, emerse una obiezione da parte del Ministero della difesa: sembra che questo Ministero si opponga al disarmo della linea, che dovrebbe servire per scopi militari.

Non so quanto i mestrini siano soddisfatti di una obiezione di questo genere, perché sappiamo molto bene che, dove esistono linee che servono per scopi militari, esse sono anche eccellenti obiettivi militari. Ed a questo riguardo la città di Mestre conosce l'esperienza ben dura e recente di bombardamenti a tappeto, che l'hanno massacrata. Quindi, anche se devo accettare l'opinione del Ministero della difesa, nella sua espressione tecnica, naturalmente la sua portata non può non preoccupare me, come cittadino veneziano.

Tuttavia, se si vuole lasciare quella linea, per esigenze militari, noi insistiamo affinché sia accettata la seconda soluzione: tra i due mali siamo disposti ad accettare il minore.

In quel convegno fu detto anche chiaramente — e il Ministero ha il dovere di tenerne conto — che, ove si decidesse da parte degli organismi centrali di respingere il progetto dell'ingegnere Della Penna e di adottare invece la soluzione della costruzione del cavalcavia, noi preferiremmo che non si facesse nulla. Se si devono spendere milioni per un'opera dannosa, è preferibile non farla, e lasciare le cose come stanno.

Sperò che il ministro terrà debito conto di questa mia richiesta; noi domandiamo che il Ministero studi a fondo la questione, ed il ministro eventualmente si rechi di nuovo *in loco* con i tecnici che non sono della nostra opinione. È evidente che non è lei che si è fatto una idea di questo genere su quella situazione, ma gli organismi centrali i quali, non sappiamo perché, insistono tanto su quella soluzione.

Quel cavalcavia, una volta costruito, oltre ad essere un pugno in un occhio, diverrebbe anche un male insanabile; quindi

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

— ripeto — molto meglio che non venga costruito. Non siamo disposti ad accettare una soluzione di questo genere e ci batteremo con tutti i mezzi e con tutte le nostre forze affinché sia adottata quella soluzione che da tanti anni è stata suggerita e per la quale abbiamo dimostrato esistere elementi sufficienti per convincervi che è la migliore. Al riguardo ho presentato anche un ordine del giorno, che naturalmente ritengo svolto.

Credo che gli organismi centrali abbiano elementi sufficienti per decidere al riguardo. Abbiamo dimostrato che, per risolvere radicalmente il problema dei traffici nella zona di Mestre e sulla linea Mestre-Trieste (linea estremamente importante), è necessario risolvere il problema alla radice: soluzione che si ha soltanto nel caso che si adotti la proposta da tempo suggerita da tecnici di valore e che è stata fatta propria da un convegno al quale hanno partecipato tutte le autorità cittadine della zona.

Non credo che si voglia insistere nella soluzione adottata dagli organismi centrali, a meno che non esista veramente un preconcetto nei riguardi della città di Venezia. Infatti, come prima denunciavo un atteggiamento che deve essere condannato da parte del Ministero e che riguarda il completamento della stazione di Venezia, anche in questo caso, cioè in un problema non così grave ma ugualmente importante, vi è da parte degli organismi ministeriali un atteggiamento analogo. Non credo che ce l'abbiate particolarmente con noi di Venezia. Se non volete accettare i consigli in merito alla stazione, questa vi « resterà sullo stomaco », e vi assicuro che sarà veramente brutta. Non ripetete lo stesso errore nei riguardi di Mestre. La costruzione del cavalcavia avrebbe gravi conseguenze nel campo economico e nello sviluppo della rete stradale e ferroviaria.

Ritengo che, nella risposta che avrà la bontà di darmi, l'onorevole ministro mi assicurerà che una soluzione non è stata già scelta. Sarebbe molto amaro per me, deputato veneziano, e per tutti i colleghi che hanno firmato l'ordine del giorno, se il ministro ci venisse a dire che non c'è più nulla da fare. Comunque, non credo sia così. Eventualmente la prego di tornare nuovamente sul posto e — se del caso, attraverso un convegno locale cui ella potrebbe partecipare — esaminare tutto daccapo al fine di decidere nel modo più obiettivo. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

« La Camera,

considerata la necessità di incrementare al massimo possibile le esportazioni ortofrutticole della Calabria e della Sicilia nel nord Italia e nei mercati europei;

considerata l'opportunità di conferire alla grande stazione ferroviaria di Roma il massimo decoro,

invita il Governo

a porre nel programma delle concrete provvidenze per la rinascita del Mezzogiorno un piano decennale per il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie, da attuare mediante la costruzione del doppio binario nei tratti Battipaglia- Reggio Calabria, Messina-Palermo Trapani, Messina-Catania-Siracusa;

a vietare l'affissione di cartelli pubblicitari nell'interno della stazione centrale di Roma ».

L'onorevole Cuttitta ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

**CUTTITTA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, una volta tanto mi è gradito, dai banchi dell'opposizione, non aver nulla da dire contro il Governo; anzi, mi trovo nella condizione di poter rivolgere un elogio al Ministero dei trasporti, specie per quanto riguarda il settore ferroviario; elogio che vorrei anche indirizzare in modo particolare all'attuale direttore generale delle ferrovie dello Stato, uomo di solida preparazione tecnica, che ha portato nella ricostruzione del nostro patrimonio ferroviario, tutta una somma di esperienze e di energie degna della più viva ammirazione. Elogio ai ministri responsabili che si sono succeduti e all'onorevole sottosegretario Mattarella che da molti anni lavora, con tanta abnegazione, per le nostre ferrovie. Elogio agli uomini di governo per il denaro che hanno messo a disposizione delle ferrovie, elogio al direttore generale Di Raimondo che ha saputo bene spendere questo denaro. Giustamente, oggi, l'onorevole Corbino ha detto che possiamo essere orgogliosi della nostra rete ferroviaria la quale si è messa all'altezza delle migliori che esistono in Europa.

Oonestamente dovevo fare queste dichiarazioni, e le ho fatte con piacere.

Nel mio ordine del giorno ripeto ancora una volta la proposta di attuare la costruzione del doppio binario nei tratti Battipaglia-

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

Reggio Calabria, Messina-Palermo-Trapani, Messina-Catania-Siracusa.

Da quattro anni insisto su questa richiesta, a nome delle popolazioni meridionali e nell'interesse stesso dell'economia nazionale. Ho sempre insistito sul potenziamento delle comunicazioni ferroviarie nord-sud. Può sembrare un'insistenza, come dire, regionale, campanilistica, ma io vi prego di credere che sono estremamente convinto dell'assoluta necessità di potenziare queste comunicazioni, al fine di migliorare l'economia del nostro paese.

Un terzo delle nostre esportazioni — forse più del 35 per cento, dicono coloro che si intendono di queste statistiche — è costituito da prodotti ortofrutticoli. Quindi, il nostro paese ha tutto l'interesse di esportare il maggior quantitativo possibile di questi prodotti. Se viene esportato un autocarro, noi esportiamo una macchina che ci procura senza dubbio valuta straniera; ma occorre non dimenticare che questa macchina è stata costruita acquistando all'estero gomma, rottami di ferro od altro. Quando invece esportiamo un carro di pomodori (permettetemi questo esempio), noi abbiamo esportato un prodotto del lavoro dei nostri contadini, un prodotto della nostra terra che ha avuto la fortuna di essere posta in una privilegiata posizione di latitudine, esportiamo un prodotto che ci procura un introito netto e concreto. Insomma, si tratta di un'esportazione più ricca, rispetto a quella di natura industriale, e perciò dovrebbe essere preferita ed incoraggiata in sommo grado.

Se noi impostiamo il problema da questo punto di vista, non dovremmo trovare resistenze tra nord e sud. Nel 1949 presentai un ordine del giorno analogo a quello attuale, e ho dovuto stupirmi due volte: una volta quando il ministro non l'ha accettato, e la seconda volta quando, messo in votazione, si è delineata nella Camera una specie di divisione tra nord e sud, onde solo i meridionali, compatti, hanno votato per il mio ordine del giorno. È una cosa che mi ha molto addolorato. Perciò ho voluto mettere in evidenza la necessità di questo potenziamento delle comunicazioni ferroviarie meridionali, non per una soddisfazione che si vuol dare alla Sicilia ma per l'interesse economico nazionale cui è legato. Ora, poiché le esportazioni sono oggi ostacolate dalle difficoltà del trasporto ferroviario, appare urgente e necessario addvenire alla costruzione del doppio binario, onde poter realizzare la voluta celerità di trasporti verso l'Italia settentrionale e l'Europa di prodotti che deperiscono facilmente in

percentuale sensibile. Occorre poter disporre di treni merci rapidi, e questi si potranno attuare soltanto quando vi saranno il doppio binario e la elettrificazione.

Non occorre aggiungere altre considerazioni, perché i termini del problema e la sua soluzione sono evidenti.

La linea a semplice binario ha un traffico molto ridotto: io non sono un tecnico, ma credo che sia inferiore ad un decimo di quello di una linea a doppio binario, perché su questa si possono lanciare treni uno dietro all'altro, mentre su quella bisogna stare attenti alle coincidenze. Il traffico che si ha con la Sicilia è intensissimo. I dati che ho — rilevati dall'ingegnere Caroniti — si riferiscono al 1949; adesso saranno certamente aumentati. Nel 1949 sono passati dal nord verso il sud 98 mila e più carri carichi e 31 mila e più vuoti; sono usciti dall'isola 108 mila carri carichi e 20 mila vuoti. Vedete che si tratta di un traffico imponentissimo, che potrebbe ancora molto aumentare se aiutassimo queste esportazioni attraverso la rapidità delle comunicazioni.

Io quindi raccomando al Governo di accettare l'ordine del giorno, il quale, per altro, non impegna eccessivamente il Governo perché parla di un piano decennale. Io dico: impostiamo questo problema, diamo al paese la sensazione di volerlo risolvere definitivamente. So che la Cassa per il Mezzogiorno ha preso in esame questo problema; però mi è stato detto che si vogliono solo raddoppiare i binari nei tratti esterni alle gallerie. Questa non è una soluzione, ma un ripiego. Bisogna avere il coraggio di affrontare il problema in senso lato, rettificando anche i tratti di linea che risultano con curvatura a piccolo raggio e non permettono di sviluppare grandi velocità. Bisogna convincersi che occorre la grande linea di comunicazione che da Battipaglia giunga a Reggio e che si continui da Messina a Palermo e Trapani da una parte, e da Messina a Catania e Siracusa dall'altra, affinché i prodotti della Conca d'oro e della piana di Catania possano velocemente passare a Reggio, e di qui raggiungere le destinazioni del centro e del nord Europa.

Bisogna entrare in questo ordine di idee: ogni sforzo che lo Stato farà per potenziare le comunicazioni ferroviarie con la Sicilia costituisce la base di un potenziamento economico del paese. Se entriamo in questo ordine di idee, allora non vi sarà bisogno di mettere l'ordine del giorno in votazione.

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

La seconda parte del mio ordine del giorno si riferisce ad una questioncella che riguarda il decoro della stazione di Roma. Lasciatemelo dire: nella mia sensibilità e non solo nella mia, perché ho raccolto analoghe impressioni di altri parlamentari della Camera e del Senato, non conferisce decoro alla stazione di Roma quel tappezzamento reclamistico che vi abbonda nell'interno. La stazione ferroviaria di Roma era stata progettata in altra maniera. Mi risulta che era un progetto grandioso quello fatto dal passato regime, ma si è voluto epurare anche il progetto ferroviario: quello che doveva essere il prospetto principale a grandi archi e splendidi colonnati in armonia con la grandiosità di Roma è diventato invece un frontone pesante e massiccio — lasciatemelo dire — brutto, molto brutto.

Se tornasse al mondo Leopardi e lo vedesse, non potrebbe più dire « Vedo le mura e gli archi », perché vedrebbe le mura sfioracchiate a colombaia. L'interno — a Cesare quel che è di Cesare — è bello, ampio. Chi abbia dimenticato di aver visto quella brutta facciata esterna si consola un po'. Quando poi viene da fuori — da Parigi, da Londra — siccome non ha visto niente di esterno, rimane favorevolmente impressionato.

SPOLETI. È per uso interno...

CUTTITTA. Di stazioni di Roma ve n'è una sola. Mi direte che l'amministrazione delle ferrovie ci ricava qualche cosa: ebbene; questo qualche cosa perdiamolo. Di Roma ne abbiamo una, Roma è la capitale dello Stato, Roma è la sede della cristianità, Roma è meta di pellegrinaggi di ogni genere, di ordine politico, di ordine religioso e turistico. A Roma la stazione la dobbiamo rendere bella e signorile. E se questo comporterà la rinuncia a qualche milione di introito, non ce ne deve importare.

Guardate: dentro la stazione vi sono dei doppi pilastri rivestiti di marmo. Sono bellini; fra un pilastro e l'altro vi è una intercapedine di 80 centimetri circa e in quello spazio è stato ricavato un sedile pure in marmo, dove è possibile sedersi o poggiare le valigie. Ebbene, questi sventurati in cerca di quattrini sono arrivati a concepire il mostruoso disegno di mettere quadri di *réclames* anche fra questi pilastri, con grave offesa dell'armonia architettonica, e con la soppressione dello spazio destinato alla comodità dei viaggiatori.

Non ho bisogno di aggiungere altro per illustrare questa parte del mio ordine del giorno e per dimostrare quanto utile e necessario sia

che la stazione di Roma abbia un grande decoro. Se fosse possibile, io vi metterei dei tappeti! Ho visto qualche cosa di carino, nell'interno della stazione, dei riquadri di vetro dove si vedono non le *réclames* della « coca-cola », ma delle magnifiche fotografie dell'arco di Tito o di altri monumenti di Roma. Questa, sì, sarebbe una bella tappezzeria atta ad adornare l'interno della stazione.

Che il viaggiatore in arrivo cominci a vedere le cose belle di Roma è cosa utile e dilettevole, che lo dispone bene verso la città che egli viene a visitare; ma la « coca-cola », no!

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

« La Camera,

in considerazione della annosissima e mai risolta questione dell'allacciamento ferroviario tra le città di Bergamo e Milano;

in considerazione delle deplorable condizioni in cui trovansi gli impianti e l'edificio stesso della stazione ferroviaria di Bergamo,

impegna il Governo

a risolvere nell'esercizio in discussione le opere richieste e non realizzate negli anni decorsi che, pur non risolvendo la carenza vera e propria di tale importante servizio, verrebbe però ad alleviare il gravissimo attuale disagio.

Invita inoltre il Governo a voler studiare definitivamente il problema della direttissima tra le due città lombarde, come unica soluzione che possa decisamente risolvere il problema delle comunicazioni tra i due centri, che, sempre più e sempre meglio, vanno diventando strettamente complementari in tutte le attività economiche e sociali ».

L'onorevole Stuani ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

STUANI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi e onorevole ministro, non mi dilungherò molto. Tratterò solo degli argomenti che mi sono venuti sott'occhio nell'occasione del giro fatto nell'Italia meridionale e nelle isole nel periodo elettorale. Sono considerazioni dovute ai contrasti di certe visioni che, per chi viaggia e vede, fanno veramente male.

L'onorevole Cuttitta ha fatto testè l'elogio del Ministero dei trasporti in quanto ha saputo ricostruire e rimettere in sesto quel che la guerra aveva distrutto. Ne diamo atto anche noi; ma che le ferrovie italiane siano all'altezza dei bisogni italiani, questo non è assolutamente vero! Né la ferrovia, né la

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

strada sono all'altezza delle necessità del commercio odierno. Si dirà che questo è un problema di largo respiro, ma io espongo i fatti facilmente constatabili. Quindi, le ferrovie italiane sono state ricostruite con uno sforzo di cui diamo atto, ma bisogna anche dire che sono ancora ben lontane dall'altezza del loro compito. Del resto, lo stesso onorevole Cuttitta, nell'illustrare il suo ordine del giorno, ha messo bene in chiaro le gravi deficienze delle ferrovie, specie nel sud.

Il progresso degli autotrasporti indica che le ferrovie non sono all'altezza del loro compito; altrimenti, i trasporti su strada non si sarebbero sviluppati come si sono sviluppati, rendendo per altro ancor più difficile il trasporto stesso su strada in quanto le vie di comunicazione sono ingolfate da una grande quantità di automezzi, tra cui molti pesanti.

Ma voglio qui richiamarmi alla situazione della Sardegna. È questa una regione che credo poco conosciuta: io stesso la ritenevo una regione priva di possibilità produttive, di possibilità concrete di sviluppo immediato, così vasta e con appena 1.200.000 abitanti. Ho avuto occasione di visitarla e di constatare che, mentre la ferrovia Cagliari-Sassari fa un servizio buono per i viaggiatori, ma non altrettanto buono per le merci, le altre ferrovie — diciamo così — radiali fanno addirittura piangere: si pensa di essere tornati al medioevo, a condizioni trogloditiche nel campo ferroviario! Praticamente, per quella gente, non esistono possibilità di trasporto nell'interno dell'isola.

Altro problema importantissimo: l'isola non potrà svilupparsi se non avremo trasporti ferroviari e *ferry-boats* che congiungano la Sardegna a Civitavecchia. È il problema della stessa Sicilia, la quale, però, ha una ferrovia che, per quanto lenta ed insufficiente, ha la possibilità di trasportare. Mi diceva un proprietario agricolo sardo: «Noi non possiamo fare quello che si fa in Sicilia perché, qualora avessimo le merci, il loro carico e scarico sulla nave e poi il ricarico sui vagoni graverebbe il prezzo a tal punto che nessuno comprerebbe più la merce e per l'alto prezzo, e per il deterioramento dovuto al lungo viaggio, specie per le verdure, e in nessun mercato essa sarebbe accolta. Quindi, l'impossibilità dei trasporti crea l'impossibilità di sviluppo dell'isola nel campo commerciale e specialmente in quello agricolo».

Io gli ho osservato che la terra sarda potrebbe rendere specialmente grano, ma ebbi la seguente risposta: «Ho seminato un certo appezzamento sopra Sassari e ho rac-

colto 5 mila quintali di grano. Ma, quando l'ho portato a Sassari, ho dovuto constatare che quanto avevo ricavato dal consorzio non era remunerativo per il fatto che il bestiame veniva menomato nella sua efficienza per il percorso lungo 60 chilometri senza strade adatte. Quindi, mi rifiuto di seminare ancora in quelle zone poiché, evidentemente, non conviene».

La persona con cui ho avuto questo colloquio certamente non ha torto.

Quindi, il problema dei trasporti in Sardegna costituisce l'elemento base se si vuole che quest'isola possa alimentare non un milione, ma fino a quattro milioni di abitanti. La natura del territorio è adatta perché ciò avvenga, ma, ripeto, mancano i trasporti. Ella sa, onorevole ministro, che l'America, nelle zone in cui voleva far prosperare l'agricoltura o l'industria, per prima cosa procedeva alla costruzione di strade.

La Sardegna è tenuta in tristi condizioni e noi sappiamo che quando lo Stato vuol punire un suo dipendente lo trasferisce proprio in Sardegna. Migliorare le condizioni della Sardegna significa anche alleviare la penosa situazione dei disoccupati. Chiudo questa parentesi dicendo che la Sardegna potrà sul serio mettersi sulla via dello sviluppo agricolo se ad essa daremo la possibilità di poter comunicare con adeguati trasporti e all'interno e con il resto d'Italia, senza dover ricorrere a diverse operazioni di carico e scarico.

Ed ora vorrei domandare al ministro quali sono i motivi che hanno impedito l'elettrificazione della Milano-Venezia.

Ho sentito dire che si tratta di ragioni militari; ho sentito dire anche qualche altra cosa, che non riferisco perché mi sembra assurda. Comunque, la versione che riscuote maggior credito è quella che inerisce ai motivi militari.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. La Milano-Venezia sarà elettrificata.

STUANI. La ringrazio, perché è noto a tutti che la differenza di velocità fra la linea elettrificata e quella a vapore è notevolissima, tanto che da Verona a Treviso con un diretto si impiegano 2 ore e 45 minuti: un tratto di 120 chilometri. Comunque, l'assicurazione del ministro toglie valore alle voci ciferazioni.

Adesso passerò alle «dolenti note» della provincia di Bergamo.

Nei comizi elettorali ultimi ho sentito degli oratori democristiani che dicevano: «Date i voti a noi, perché noi siamo al Go-

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

verno e quindi a elezioni ultimate faremo questo, faremo quest'altro». E ciò come se a pagare le tasse fossero solo i democristiani.

Allora ho pensato: la provincia di Bergamo dovrà diventare il paese di Bengodi, perché su otto deputati sette sono democristiani; quindi siamo sicuri che tutti i problemi che interessano la nostra provincia saranno immediatamente risolti.

Invece, purtroppo, sono passati anni ed anni e la provincia di Bergamo continua ad andare indietro. Questa provincia aveva, cinquant'anni fa, la doppia linea Treviglio-Bergamo. Essa fu tolta per raddrizzare la linea che, invece di passare da Bergamo, è passata per Treviglio-Rovato-Brescia. Ciò fu fatto per incoraggiare il commercio. Quindi Bergamo è rimasta negletta. Eppure essa ha per Milano la stessa importanza che può avere Ostia per Roma. Ostia è per Roma il polmone verso il mare; Bergamo rappresenta per Milano il polmone verso la montagna. Una ferrovia diretta simile a quella della Roma-Ostia cambierebbe il volto di Bergamo e darebbe possibilità di lavoro ai 40.000 disoccupati che sono nella nostra provincia.

Quindi, il problema dell'allacciamento rapido tra Bergamo e Milano esiste da decenni. L'onorevole ministro sa che il presidente della camera di commercio andò furibondo a parlare con lui. Io lo vidi nel «salone dei passi perduti». Egli diceva presso a poco così: noi siamo tutti democristiani, il Governo è democristiano, eppure non si riesce a mettere 25 chilometri di binario quando c'è già il terrapieno e vi sono tutte le opere di struttura; e questo a cinque o sei anni dalle promesse fatte. Eppure il problema interessa insieme Bergamo e Milano.

La stazione di Bergamo aveva una tettoia di ferro. Essa, essendo invecchiata, fu tolta perché si temeva che andasse a finire sulla testa dei viaggiatori. Ma al suo posto non è stato messo nulla. La situazione della stazione di Bergamo è vergognosa. Vi sono dei servizi igienici che fanno spavento, tanto che un giorno volevo prenderne la fotografia per mandarla al Ministero dei trasporti. In una città come Bergamo, dove arrivano tanti forestieri che vanno in villeggiatura, abbiamo delle attrezzature che fanno spavento. Io che sono dell'opposizione avvertii un ministro che avrei detto queste cose ai bergamaschi: vedete, non vale essere democristiani per vedere risolti i nostri problemi. Non si risolvono nemmeno quelli di poco momento, che non richiederebbero grandi spese. Noi vediamo molte città meno importanti di Bergamo che

hanno stazioni veramente belle. Per Bergamo non si trova niente. Il Governo abusa della bontà dei cittadini bergamaschi; sappia però che questa bontà non può durare in eterno.

*En passant* dirò che lo stesso trattamento fatto dal ministro dei trasporti è fatto dal ministro dell'agricoltura, cioè, per meglio dire, dai vari ministri dell'agricoltura, i quali avevano promesso di irrigare L'Isola, una grande estensione di terreno molto fertile ma mancante di acqua. Era pronto anche il progetto, però non si sa che fine abbia fatto, perché non se ne è saputo più niente.

Così, in quattro o cinque anni di governo democristiano con sette deputati democristiani della provincia, non si è riusciti a cavare il ragno dal famoso buco, perché nulla di veramente sostanziale è stato fatto in provincia di Bergamo.

Io vorrei, onorevole ministro, che ella accettasse il mio ordine del giorno e dicesse che provvederà entro quest'anno, in modo da realizzare quel collegamento tra Milano e Bergamo, dai bergamaschi specialmente auspicato.

Io penso che, se una impresa privata avesse la possibilità di gestire una ferrovia diretta tra Bergamo e Milano, in prossimità del rettilineo dell'autostrada, questa impresa farebbe lauti guadagni, poiché migliaia di operai sono costretti ad usare l'autobus, pagando un prezzo non indifferente, altrimenti dovrebbero impiegare tre ore per andare a Sesto sul posto di lavoro.

Se fosse possibile lo studio di una «direttissima» di questo genere, penso che Bergamo potrebbe diventare un sobborgo di Milano, poiché queste due città hanno una complementarità di industrie. Inoltre, con una linea di questo genere, un milanese potrebbe arrivare a 2.000 metri di altezza in un paio d'ore, partendo da piazza del Duomo: il che vuol dire che anche dal punto di vista turistico il problema è interessante. Vi sono, quindi, delle possibilità concrete per lo sviluppo di una iniziativa di tal genere, e ciò in favore delle due città.

Vorrei, perciò, che l'ordine del giorno fosse accettato come un problema da studiare. So che su questo argomento diversi studi sono stati fatti.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Per la «direttissima» i tecnici bergamaschi stessi sono arrivati a una conclusione opposta, cioè che non si deve più fare. Parlano di un'altra autostrada, e forse hanno ragione.

DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

STUANI. Una decisione simile non può non essere stata influenzata dai gestori degli autotrasporti: si tratta di una società che ha fatto una fortuna enorme. Il fatto è che un operaio, per andare a lavorare a Milano o a Sesto San Giovanni, deve pagare 160 lire al giorno, quando ne potrebbe pagare 60. In questa situazione è logico pensare che la costruzione di una ferrovia diretta toccherebbe degli interessi, ed è perciò altrettanto logico che i titolari di questi interessi cerchino di impedirlo. Però bisogna guardare anche al lato sociale del problema, ed è lo Stato che sotto questo punto di vista lo deve risolvere, guardando all'interesse degli utenti e non a quelli di una società privata, che ha di mira soltanto fini speculativi. Ella avrà certamente avuto a che fare, signor ministro, con il cavalier Marini, praticamente unico monopolizzatore dei trasporti automobilistici bergamaschi: evidentemente egli ha interessi opposti a quelli dei lavoratori, e nella richiesta della seconda autostrada avrà certamente messo il suo influentissimo zampino.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Stuanì, oggi nessun paese costruisce più delle ferrovie: quello di Bergamo è il caso tipico in cui la ferrovia non può sostenere la concorrenza dei trasporti su strada. Questa è la realtà. Il problema sociale lo si potrà vedere successivamente: eventualmente potrà essere lo Stato a gestire gli autotrasporti per gli operai, nel senso da lei accennato; ma il lato tecnico non lo si può trascurare.

STUANI. Francamente non sono persuaso di queste sue affermazioni e non credo del tutto che gli stessi bergamaschi siano di questo parere. Comunque, a me interessa porre in evidenza il problema sociale, mettendo in risalto l'importanza che Bergamo ha per Milano e che Milano ha per Bergamo. Si tratta di un problema importante per le due città e per tutto il paese, e penso che lo si voglia risolvere sul serio.

Mi auguro che questa volta il Governo voglia fare veramente sul serio, almeno per quanto riguarda la promessa di quel binario di 25 chilometri, e quindi voglia accettare, non al solito come raccomandazione, ma per una integrale soluzione del problema, quanto è contenuto nell'ordine del giorno che ho presentato.

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

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello degli onorevoli Veronesi e Volgger:

« La Camera invita il Governò a procedere con ogni sollecitudine al potenziamento degli impianti ferroviari di Fortezza onde rendere possibile, per quanto riguarda l'amministrazione ferroviaria, l'auspicato potenziamento dei traffici del Brennero ».

L'onorevole Veronesi ha facoltà di svolgerlo.

VERONESI. Dirò solo pochissime parole a illustrazione del mio ordine del giorno, che riguarda, del resto, un problema molto limitato.

Il traffico internazionale attraverso il passo del Brennero è rilevante e molto interessante per noi della regione Trentino-Alto Adige e per la regione del Veneto, fino a parte dell'Emilia. Si tratta di nostri prodotti che vengono esportati in Austria, in Germania (specialmente in Baviera) e anche, attraverso la Francia o l'Olanda, in Inghilterra. Si tratta in particolare di prodotti ortofrutticoli. Nel senso contrario abbiamo l'importazione di merci che devono restare in Italia o di merci in transito, queste ultime molto interessanti per il porto di Venezia.

Rispetto al passato, il volume delle merci che passano per il Brennero non è di tanto aumentato di quanto si chiede sia potenziato l'impianto di Fortezza. Ciò che è aumentato è invece il tempo necessario per l'espletamento delle operazioni doganali e purtroppo è la ferrovia che fa le spese delle complicazioni intervenute nelle operazioni di carattere doganale. Richiedendo queste operazioni un tempo assai maggiore di quanto non richiedessero nel passato, è necessario che l'attrezzatura della stazione di Fortezza sia adeguata alla possibilità di un traffico che, pur non essendo molto aumentato in volume, richiede tuttavia un tempo di sosta molto maggiore.

È necessario inoltre che vi siano gli uffici e in modo particolare abitazioni per il personale, in quanto per poter espletare queste operazioni sarebbe necessario disporre di personale anche fuori dello stretto orario di ufficio, in modo da poter sbrigare le operazioni nel più rapido tempo possibile e appena arrivata la merce, in modo da poter far proseguire i carichi appena sono in condizioni di continuare il viaggio. So che i progetti per il potenziamento degli impianti di Fortezza sono stati preparati e studiati dal compartimento di Verona e ritengo che la somma necessaria non sia eccessivamente rilevante. Mi pare si tratti di una settantina di milioni. Al riguardo

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

si sono avute assicurazioni in passato. Mi auguro e spero che il voto delle camere di commercio interessate e della regione del Trentino-Alto Adige venga al più presto accolto.

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

« La Camera,

ritenuto che il servizio ferroviario in Piemonte presenta notevoli manchevolezze che formarono oggetto di reiterate segnalazioni da parte degli enti amministrativi ed economici della regione,

invita il Governo

a porre in atto le innovazioni e i provvedimenti più volte invocati, curando in modo particolare il miglioramento delle comunicazioni fra Torino e la capitale ».

Poiché l'onorevole Bovetti non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

L'onorevole Semeraro Santo ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che i mezzi di trasporto ferroviari di cui dispone il Mezzogiorno, ed in special modo la Puglia, sono arretrati e deficienti;

considerato che tale arretratezza e deficienza è di ostacolo allo sviluppo economico sociale ed industriale delle regioni meridionali e crea una sempre più larga massa di disoccupati;

considerato che tale problema, essendo di preminenza nazionale, va affrontato e risolto con mezzi adeguati e con interventi solleciti,

invita il Governo:

1°) a portare a termine l'elettrificazione della linea ferroviaria Milano-Lecce (Varano di Ancona-Lecce) ed il completamento del suo doppio binario, tenendo presente per quest'ultimo problema le aspirazioni dei suoi comuni del versante Adriatico della provincia di Brindisi;

2°) a migliorare ed aumentare il numero delle vetture e dei treni in modo che il viaggiatore possa viaggiare tranquillo e in vetture decenti;

3°) a realizzare le aspirazioni ed i voti emessi dalle Camere di commercio e dalle Amministrazioni comunali dei tre capoluoghi del Salento: Lecce, Brindisi e Taranto ad avere delle stazioni ferroviarie degne di questo nome con relativi sottopassaggi;

4°) ed assicurare il lavoro agli operai delle industrie meccaniche di Taranto e della

cooperativa " Lavoro " di Brindisi, unici focolai industriali del vecchio Salento ».

Ha facoltà di svolgerlo.

SEMERARO SANTO. Signor Presidente, anche quest'anno prendo la parola sul bilancio del Ministero dei trasporti per ribadire, su alcuni punti, la imprescindibile necessità che il ministro intervenga seriamente dando bando alle facili promesse, per risolvere quei problemi che interessano il paese e le popolazioni pugliesi. Uno di questi punti è l'annoso problema della elettrificazione della linea Milano-Lecce (Varano di Ancona-Lecce).

Ogni anno, discutendo i bilanci di previsione di questo ministero, su questo importante problema dell'elettrificazione della Milano-Lecce (problema di preminenza nazionale e di vitale interesse per la rinascita della regione pugliese) si sono avute, da parte del Governo, formali promesse accompagnate da formali riconoscimenti. Gli ordini del giorno presentati da me e da altri colleghi di questa Camera, sono stati, negli anni precedenti, sempre accolti con la promessa che il problema sarebbe stato studiato.

Ho letto in questi giorni, attentamente, la lunga ed ampia relazione dell'onorevole Spoleti che accompagna lo stato di previsione del Ministero dei trasporti: non posso nascondere che il relatore, da buon calabrese, ha segnalato e denunciato lo stato deplorabile in cui si trovano le linee ferroviarie di tutto il compartimento di Reggio Calabria, fino a Battipaglia e Metaponto. Ma, onorevole relatore, perché fermarsi a Metaponto e non proseguire verso Taranto, verso Brindisi, verso Bari, penetrando così nel cuore delle Puglie, dove il traffico è in uno stato ancora più paurosamente — così dice testualmente la relazione — deplorabile? Non una parola è spesa dal relatore sul problema che assilla da decenni le popolazioni delle Puglie: l'elettrificazione della Milano-Lecce e il completamento del suo doppio binario.

Or sono tre mesi il ministro scriveva al presidente della deputazione provinciale di Brindisi, che lo aveva sollecitato a proposito di questo problema dell'elettrificazione, in questi termini: « Rientra negli intendimenti dell'amministrazione ferroviaria realizzare l'elettrificazione dell'intero dorsale adriatico, nella parte ancora esercita con trazione a vapore. Per tale realizzazione sono però assai ingenti gli oneri necessari per la sistemazione degli impianti fissi e per la costruzione del nuovo materiale rotabile occorrente, sicché non si può fare a meno di dilazionare nel

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

tempo le successive fasi di lavoro, sempre in dipendenza della reperibilità dei relativi fondi. Ad oggi, quindi, nel compilare un programma di investimenti diretto a migliorare la situazione della rete ferroviaria in tutta l'Italia meridionale, si è dovuto includervi i soli lavori indilazionabili agli effetti delle esigenze e della sicurezza dell'esercizio; fra i quali, per la parte che riguarda la regione pugliese, la sistemazione dell'armamento e dei piazzali sulla Metaponto-Taranto-Bari e l'elettrificazione della Bari-Foggia. Ciò non pregiudica che i lavori relativi all'elettrificazione del tratto Bari-Lecce possano essere intrapresi, anche a breve distanza di tempo, se nuovi fondi permetteranno di ampliare l'attuale programma di prossimi lavori nell'Italia meridionale; a tale scopo la giunta provinciale di codesta città potrebbe far presente le proprie aspirazioni e rivolgere le sue premure al comitato dei ministri per il Mezzogiorno». Quindi, la realizzazione dell'elettrificazione della Milano-Lecce rientra negli intendimenti dell'amministrazione ferroviaria; essa non può però realizzarsi, dati gli ingenti oneri, e, come Ponzio Pilato, l'onorevole ministro cerca di lavarsene le mani invitando la giunta provinciale di Brindisi a rivolgere le sue premure non più a lui, ministro dei trasporti, ma al comitato dei ministri per il Mezzogiorno.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. È quello che ha i denari!

SEMERARO SANTO. Onorevole ministro, le popolazioni pugliesi non possono affidare la risoluzione dei loro problemi ad un organismo di pretta marca elettorale, creato per fini elettoralistici. Esse si rivolgono a lei, quale capo e responsabile dell'amministrazione ferroviaria, perché le promesse di tutti questi anni, da parte sua e dei suoi predecessori, siano oggi tramutate in fatti.

La linea ferroviaria dorsale dell'Adriatico non termina a Bari, onorevole ministro, ma a Lecce. Quindi è necessario che tutta la linea sia elettrificata; e non ci si venga a parlare di oneri ingenti quando per altre opere, non necessarie, il Governo sopporta spese di miliardi. Le popolazioni pugliesi non reclamano però solo l'elettrificazione: perché questa linea ferroviaria si potenzi esse chiedono il completamento del suo doppio binario.

E, a proposito di questo problema, invito l'amministrazione ferroviaria ad esaminare l'aspirazione di sei comuni della provincia di Brindisi, la quale riguarda circa 200 mila cittadini, per una possibile revisione del percorso dei treni, essendo attualmente i centri

abitati di Fasano, Cisternino, Ostugni, Carovigno, San Vito dei Normanni da 6 a 13 chilometri distanti dalle stazioni ferroviarie:

Un altro problema che crea del malcontento nelle popolazioni pugliesi, circa il traffico ferroviario, è la mancanza di treni locali in coincidenza con i treni che vengono dal nord. Per esempio, un viaggiatore che parte da Roma col rapido delle 13.40 arriva a Brindisi alle 22 o a Lecce alle 22.30; ebbene, egli deve pernottare in queste città perché non vi sono coincidenze a Brindisi per i viaggiatori che si dirigono sui comuni della linea Brindisi-Taranto e a Lecce per proseguire per Maglie, Galatina e Gallipoli.

E che dire delle vetture? Esse sono poche, su queste linee; quindi si viaggia pigiati e stretti come le sardine in scatola. Alla sporcizia di esse non è nemmeno da far cenno. Ciò, onorevole ministro, poteva sopportarsi all'inizio della ricostruzione, ma dopo 5 anni penso che le popolazioni pugliesi possano e debbano essere trattate meglio; esse lo esigono.

Onorevole ministro, come me, ella avrà ricevuto, in questi ultimi tempi, comunicazione degli ordini del giorno votati dalle camere di commercio e dalle amministrazioni comunali di Lecce, Brindisi e Taranto, non soltanto per la elettrificazione della linea Milano-Lecce, ma per la sistemazione ed il rinnovo delle loro stazioni ferroviarie. Questi tre capoluoghi del vecchio Salento hanno delle stazioni ferroviarie che non sono degne di questo nome. Esse furono costruite nel lontano 1890 e tali sono rimaste sino ad oggi. Questi capoluoghi non domandano cose impossibili, come la costruzione di nuove e imponenti stazioni, ma che almeno a quelle esistenti si portino le modifiche necessarie per fronteggiare il maggior numero di viaggiatori e l'aumentata importanza del traffico ferroviario. Oggi queste stazioni non rispondono più alle esigenze dei citati capoluoghi. Esse mancano di sottopassaggi, per cui i viaggiatori sono obbligati ad attraversare i binari e a fare salti acrobatici per salire e scendere dalle vetture. Che dire poi dello stato disastroso in cui si trovano i marciapiedi esterni della stazione di Lecce, pieni di buche? Deficienti sono pure la biglietteria e la sala d'ingresso, dai muri imbrattati in più punti e dai pavimenti quasi sempre sudici; l'arredamento delle sale di aspetto è tutt'altro che confortevole; i locali per gli uffici sono insufficienti (si lavora in alcune stanze in cinque o sei persone).

Onorevole ministro, un altro problema che agita e preoccupa le nostre popolazioni

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

è quello del lavoro, che l'amministrazione ferroviaria non dovrebbe far mancare alle Industrie meccaniche di Taranto e alla cooperativa « Lavoro » di Brindisi, affinché queste aziende possano non solo assicurare il lavoro alle loro modeste maestranze ma avere la possibilità di richiamare al lavoro una certa aliquota di operai da lungo tempo disoccupati.

Onorevole ministro, voglio augurarmi che ella accetti il mio ordine del giorno e dalle promesse passi presto ai fatti. Ciò facendo ella avrà reso un servizio al paese; in caso contrario ella aggiungerà una nuova delusione alle altre procurate nel passato alle popolazioni pugliesi.

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

« La Camera,

esaminato il bilancio preventivo del Ministero dei trasporti, per l'esercizio 1952-53,

invita il Governo a presentare sollecitamente al Parlamento un disegno di legge per la conservazione in servizio e per il passaggio a ruolo, rispettivamente, del personale in prova e di quello straordinario dichiarato inabile per infortunio sul lavoro o per malattia professionale, o, comunque, per causa di servizio, ivi compresi anche i licenziati per tali cause dal 1° gennaio 1940, tenendo presente l'esiguità (61 unità) del numero degli interessati.

« Invita, altresì, il Governo a provvedere per il passaggio a ruolo degli avventizi straordinari delle ferrovie dello Stato, ascendenti attualmente al numero di 12 mila dei quali circa 9 decimi rivestenti qualifiche del ramo esecutivo, ed un decimo del ramo uffici; nonché a presentare un disegno di legge per la sistemazione del personale delle assuntorie che disimpegna un servizio inerente all'esercizio.

« Chiede inoltre che le disposizioni per l'aumento delle competenze accessorie al personale di macchina e al personale viaggianti, già a buon punto, siano portati sollecitamente innanzi al Parlamento ».

Ha facoltà di svolgerlo.

**TOMBA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, non voglio caricare le tinte per rafforzare gli argomenti del mio ordine del giorno, come ha fatto l'onorevole Stuardi, il quale ha accorciato la distanza fra Verona e Treviglio di ben 50 chilometri e ha ritardato l'orario del treno di 45 minuti. Altre cose inesatte, su certe linee che non conosco, potrebbero

essere state accennate dall'onorevole Santo Semeraro. Comunque, i quattro argomenti del mio ordine del giorno si può dire si illustrino da sé anche perché già noti al Ministero dei trasporti.

Il primo è di carattere eminentemente sociale: si tratta di alcuni mutilati del lavoro che sono stati trattenuti in servizio con un sistema precario in quanto, essendo operai e non potendo, secondo il regolamento delle ferrovie, avere l'idoneità fisica per svolgere il lavoro di operai, non possono ottenere una sistemazione soddisfacente. Sono in numero esiguo: una sessantina appena, considerando anche coloro che furono licenziati dal 1940 in poi. Per costoro prego l'onorevole ministro di cercar di provvedere.

Abbiamo visto esaltare in tutti i modi gli eroi della guerra e della lotta partigiana. Non desidero togliere alcun merito a questi eroi, ma nella Repubblica italiana, fondata sul lavoro, dobbiamo considerare anche gli eroi del lavoro, coloro cioè che hanno subito gravi mutilazioni. Questi poveri disgraziati si trovano in condizioni veramente pietose in quanto non sono per niente considerati, non sanno quale fine faranno e hanno dinanzi a sé un avvenire oscuro. So che l'onorevole ministro si è interessato di questa categoria. Speriamo bene. Con il mio ordine del giorno invito il ministro a presentare un disegno di legge per superare quella difficoltà di regolamento la quale fa sì che questi mutilati, non avendo l'idoneità fisica (che hanno perduto per una disgrazia sul lavoro), non abbiano la possibilità di passare in ruolo. Questa gente è utilizzata in mansioni superiori a quelle che assolveva prima dell'incidente occorso: cioè è impiegata in mansioni di ufficio, talvolta anche in mansioni di concetto. Per assicurare loro un avvenire dovremmo far sì che siano promossi commessi.

Un'altra questione toccata dal mio ordine del giorno è quella degli avventizi straordinari delle ferrovie. Essa si trascina da parecchio tempo. I sindacati ferroviari si sono interessati di questi avventizi straordinari che hanno 8 o 10 anni di servizio. È necessario trovare una soluzione. In tutti i rami dell'amministrazione statale gli avventizi hanno trovato una sistemazione nei ruoli transitori. Nelle ferrovie non esistono ruoli transitori; del resto, costoro sono entrati attraverso un regolare concorso. Si tratta di circa 11-12 mila dipendenti, di cui i nove decimi del ramo esecutivo e un decimo del ramo uffici.

**MALVESTITI, Ministro dei trasporti.** Il disegno di legge è stato già predisposto dal

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

Consiglio dei ministri e presto verrà presentato al Parlamento.

TOMBA. Prendo atto con piacere di questa dichiarazione.

Il mio ordine del giorno, poi, riguarda anche una questione che si trascina da parecchio tempo (una bardatura del periodo fascista): mi riferisco agli assuntori delle ferrovie dello Stato. Costoro, nel periodo fascista, sono stati considerati appaltatori di un servizio su linee a servizio ridotto, su linee dove funziona il dirigente unico. Da questa situazione sono sorte varie complicazioni per il personale di macchina e per il personale viaggiante. La linea a dirigente unico presenta una complicazione e, se vi fossero dei capi stazione oppure dei sottocapi al posto degli assuntori, con funzioni di dirigenti locali, il servizio potrebbe essere svolto in migliori condizioni. Infatti, i capi stazione che fanno servizio in queste stazioni con responsabilità di dirigenti locali, potrebbero far capo al dirigente centrale che è al capo della linea. Comprendo che questa è una questione piuttosto difficile da risolvere, in quanto molti di questi assuntori si sono rifiutati di prender parte a concorsi, e d'altra parte riconosco che non è assolutamente possibile passare *sic et simpliciter* questo personale nei ruoli con qualifiche analoghe a quelle che rivestono. È evidente che il sottocapo dirigente un servizio a... Rocca-cannuccia deve anche saper espletare il suo servizio a Roma-Termini o a Milano centrale. Tuttavia, anche questo personale deve sostenere un esame per poter accedere alle qualifiche di capo o sottocapo in qualsiasi stazione della Repubblica. È necessario quindi bandire concorsi esclusivamente adatti per loro, in quando questo personale si troverebbe a disagio se dovesse sostenere esami simili a quelli che devono sostenere gli esterni, sia per la loro esperienza, sia per il tempo trascorso in servizio.

L'ultimo punto dell'ordine del giorno (l'ho lasciato per ultimo soltanto per trattarlo un po' più estesamente), riguarda le competenze accessorie al personale di macchina e al personale viaggiante. Se dovessi parlare come si dovrebbe del personale di macchina, non basterebbe scrivere un romanzo, specie per quanto riguarda il personale di macchina a vapore, la cui opera è particolarmente importante per la responsabilità e l'impegno che richiede. La vita che conduce questo personale non può essere conosciuta che da coloro che la vivono. Nessuno può mai immaginare che vita conducano i macchinisti e i fuochisti, specie alla guida dei

treni direttissimi e dei treni rapidi. Sembra strano, ma anche la letteratura nostrana e straniera ignora i sacrifici e l'abnegazione diuturna di questo personale. Il profano che va a prendere il treno le uniche figure che nota sono quelle del conduttore e del controllore, con più o meno filetti sul berretto, nel mentre ignora il fuochista e il macchinista che si trovano sulla locomotiva e sui quali grava tutta la responsabilità del treno: e non v'è responsabilità nemmeno di direttore generale che possa paragonarsi a quella che ha il macchinista. Infatti, mentre tutto l'altro personale ferroviario nella notte trova il momento per schiacciare un pisolino, non v'è questa possibilità per il personale di macchina, che deve sempre vegliare perché il pericolo è sempre in agguato. Esso deve quindi avere un trattamento diverso da quello che si fa a un operaio, anche specializzato; deve avere un trattamento commisurato al rischio diretto ed immediato ed alla responsabilità.

Se dovessimo risalire nel tempo, noi troveremmo che le grandi società ferroviarie private, l'Adriatica e la Mediterranea, facevano un trattamento speciale al personale di macchina perché sapevano che questo personale quando è ben retribuito, e quindi esegue il servizio con amore, può far risparmiare molto all'amministrazione e per la conservazione delle macchine che ha in consegna e per l'economia che può fare sul combustibile e sui lubrificanti. Io questo lo so bene, perché ho fatto per 17 anni il fuochista, e ho poi avuto 33 anni di esperienza di macchina. Se dunque questo personale ha una responsabilità, se questo personale ha un rischio, se questo personale ha del materiale in consegna il quale può mantenersi o andare a rotoli, questo personale bisogna trattarlo bene; bisogna fare ad esso un trattamento speciale, così come facevano l'Adriatica e la Mediterranea, le quali società trattavano il resto del personale molto modestamente, tanto che un capo stazione superiore non riusciva a percepire quanto percepiva un macchinista. Farinacci, che era un capo stazione, poi diventato un gerarca del fascismo, portò i capi stazione alle stelle. Io non voglio togliere nulla al merito dei capi stazione, di quei benemeriti agenti, ma ognuno deve ricordare che se il capo stazione sbaglia il macchinista deve rimediare, ma se il macchinista sbaglia solo il Padreterno può rimediare. Se un macchinista dorme o è ubriaco (cosa che non avviene perché il macchinista ha il senso della responsabilità) e il treno passa col segnale rosso e corre al disastro, non v'è capo stazione che

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

possa intervenire a riparare. Se invece il treno entra in stazione avendo avuto « via libera » per errore del capo stazione, e trova magari un treno fermo sullo stesso binario, il macchinista deve ugualmente stare attento ed evitare il tamponamento o lo scontro.

Onorevole ministro, affine a questa categoria v'è quella del personale viaggiante, che non ha responsabilità diretta ma ha in comune il rischio e tutta la vita di viaggio. Anche per questa categoria è in corso un provvedimento, ch'io so essere a conoscenza del ministro. Di questo provvedimento i sindacati dei ferrovieri si sono interessati ed hanno anzi svolto le trattative relative. Mi consta tuttavia che il disegno di legge è un po' troppo modesto.

Invito pertanto il ministro a rivedere tutta la questione e a tenere scarso conto dei grandi superiori delle ferrovie dello Stato, dei grandi direttori generali, dei grandi capi servizio, che, quando le cose vanno bene, si mangiano fior di gratificazioni; quando vi è stata la campagna vinicola, la campagna delle patate, la campagna delle barbabietole, i treni sono infatti andati in orario. Nessuno pensa però che, in quei periodi, il personale di macchina ha dovuto fare 16, 20 e talvolta 24 ore di servizio e, dopo un riposo di 6 o di 8 ore, ha dovuto poi ripetere le 20 ore di lavoro! Il personale di macchina per tali prestazioni in tali periodi percepisce 6-800 lire di gratifica, mentre i « grossi » intascano centinaia di biglietti da mille!

Veda, onorevole ministro, di considerare il rischio che questo personale corre: di questo personale che sta pochissimo in casa con la propria famiglia. Cerchiamo di far sì che questo personale abbia nella misura minore possibile preoccupazioni di carattere familiare, perché, se è distratto, può dare un segnale sbagliato senza accorgersene, con quelle conseguenze letali che tutti ben conosciamo.

Non ho altro da dire. Onorevole ministro, cerchi di accogliere il mio ordine del giorno (si tratta di problemi che si dibattono da anni e che non hanno ancora trovato soluzione): avrà la gratitudine di tutti i ferrovieri. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno. Rinvio il seguito della discussione a domani, riservando la parola alla Commissione e al Governo.

**Annuncio di interrogazioni.**

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

SULLO, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere quali disposizioni intenda dare al prefetto di Salerno in ordine al costituendo consiglio comunale di Sant'Egidio Montalbino, nel cui capoluogo non sono seguite le elezioni del 25 maggio 1951 per omessa presentazione di liste, mentre nella frazione San Lorenzo si sono verificate violazioni di adempimenti stabiliti dalla legge a pena di nullità, come quello di cui al secondo comma dell'articolo 45 del testo unico 5 aprile 1951, n. 203.

(3994)

« RESCIGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se intenda dare opportune urgenti disposizioni al prefetto di Salerno perché si soprasseda dall'insediamento del consiglio comunale, che sarebbe risultato dalle elezioni del 25 maggio 1952, nel comune di Angri, nel cui capoluogo, presso il V ufficio elettorale, si è verificata la nullità della votazione prevista dal secondo comma dell'articolo 45 del testo unico 5 aprile 1951, n. 203, per la completa omissione delle formalità di vidirazione e di sigillazione della lista degli elettori della sezione autenticata dalla commissione elettorale mandamentale, come da verbale redatto dal pretore di Nocera Inferiore il 31 maggio 1952, a termini dell'articolo 52 del predetto testo unico, nullità che, influenzando indubbiamente sui risultati complessivi della votazione (ove si pensi che degli elettori della cennata sezione, che sono 796 su di un totale di 10.446 iscritti delle 14 sezioni, hanno votato ben 773, e la differenza tra i voti riportati in complesso dalle liste apparentate del Partito nazionale monarchico e del M. S. I. e quelli riportati dalla lista della Democrazia cristiana è di sole 77 unità) impone la ripetizione della elezione a termini dell'articolo 71 del ripetuto testo unico.

(3995)

« RESCIGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se e come lo Stato abbia tutelato i propri interessi nei confronti della Società Officine Savigliano, e per sapere l'ammontare delle perdite — dirette e indirette — subite dallo Stato in conseguenza delle frodi degli amministratori della Savigliano.

(3996)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se ritiene

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

giusto l'operato del prefetto di Napoli, che ha permesso, specie nel giorno anniversario della proclamazione della Repubblica, il permanere, in Napoli, di grosse scritte luminose con la dicitura « Viva Napoli monarchica » e quali provvedimenti intende adottare.

(3997)

« SANSONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se, allo scopo di evitare pregiudizievole sperequazioni nella formulazione dei giudizi sull'avanzamento degli ufficiali nella riserva, non ritenga di dover impartire precise direttive a tutti i comandi territoriali al fine di ottenere uniformità di valutazione per ciò che concerne il loro comportamento dopo l'8 settembre 1943.

(3998)

« CUTTITA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se, in attesa che sia discusso ed approvato il disegno di legge da lui presentato in favore dei militari aventi residenza in territori inaccessibili, non ritenga di dover revocare le disposizioni con le quali è stato ordinato a quelli di essi che sono stati espulsi dalla Tunisia di presentare domanda alle autorità consolari francesi, per ottenere di poter tornare in tale protettorato.

(3999)

« CUTTITA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se non ritenga opportuno di predisporre un disegno di legge che preveda la possibilità della riassunzione o del mantenimento in servizio, sia pure eventualmente con altre mansioni, dei dipendenti delle ferrovie dello Stato parzialmente inabili al lavoro a causa di infortunio sul lavoro o di malattia contratta in servizio. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(8275)

« ZANFAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e delle finanze, per sapere se non ritengano opportuno prendere l'iniziativa atta a modificare l'articolo 86 del testo unico sulla finanza locale, onde evitare il formarsi di monopoli e il ripetersi di quanto è accaduto di recente a Venezia, dove le condizioni per l'appalto della riscossione imposte di consumo erano stilate in modo da limitare l'accesso alla gara ad una o due ditte, escludendo così ogni seria garanzia di concorrenza. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(8276)

« SIMONINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della difesa, per conoscere:

a) le ragioni che hanno motivato l'ingiusto provvedimento di sfratto degli occupanti alloggi demaniali non di servizio, alloggi che, a norma di quanto disposto dalla legge 23 maggio 1952, n. 337, per l'I.N.C.I.S. dovrebbero essere anche essi soggetti a proroga;

b) se non ritenga opportuno (per ragioni evidenti di equità e, soprattutto, per la grave situazione di disagio in cui tale disposizione getta molte famiglie di sottufficiali sfollati) sospendere immediatamente tali sfratti, in attesa della discussione del disegno di legge n. 2312 di iniziativa dei senatori Romano, Gerica e Menghi, riguardante la proroga delle concessioni demaniali non di servizio per i dipendenti del Ministero della difesa. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(8277)

« SPIAZZI, BOVETTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per sapere quali provvedimenti urgenti abbiano adottato o siano per adottare, di concerto con gli organi competenti della Regione siciliana, a pronto sollievo delle disastrose condizioni nelle quali sono piombati i contadini ed i piccoli proprietari di quella zona della Piana di Milazzo colpita dalla tremenda grandinata, che nella notte del 27 maggio 1952 ha, in qualche ora, letteralmente distrutta la intera produzione agricola, costituita da prodotti di alto pregio, per una estensione di circa 500 ettari, arrecando danni per centinaia di milioni. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(8278)

« PINO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per conoscere se consti loro che a Roma quanti vengono scarcerati per ordine dell'autorità giudiziaria, sono ancora trattati come detenuti e sono condotti ammanettati negli uffici della questura per le rilevazioni segnaletiche; in che modo giustificano siffatta offesa alla Costituzione, alla legge positiva e al rispetto della personalità umana; e quali provvedimenti intendano prendere per stroncare l'abuso. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(8279)

« CAPALAZZA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del commercio con l'estero e delle finanze, per sapere se non si ritiene ingiusto

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

l'attuale sistema tariffario doganale, che, mentre con alte tariffe protegge l'industria automobilistica, consente con basse tariffe doganali il danno di un altro importante settore della nostra industria nazionale: quello dei segmenti di pistone che invece, se sostenuto, potrebbe anche svilupparsi ed assorbire molta mano d'opera.

« L'aspetto di incongruenza ai fini del protezionismo tariffario è stato recentemente oggetto di segnalazione da parte della stampa quotidiana e periodica. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8280)

« DE VITA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere il suo parere in merito alla concessione dello stato giuridico ai militi semplici e scelti della C. R. I. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8281)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se risponde a verità la notizia di una prossima chiusura dell'ospedale C. R. I. n. 91 di Alessandria e, in caso positivo, come intende venire incontro al personale che verrebbe licenziato. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8282)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere per quale motivo ai barcajoli di Como, portatisi nel Polesine in occasione dell'alluvione dell'autunno 1951, non sono state restituite le barche lasciate sul luogo a disposizione delle autorità governative e non è stata corrisposta la somma pattuita per l'uso delle barche, di modo che un grande numero di lavoratori è rimasto privo di mezzi di sussistenza. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8283)

« ALMIRANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se ritenga legittima la circolare, con la quale si è comunicato agli uffici provinciali del lavoro che la funzione di collocatore statale è incompatibile con la carica di consigliere comunale. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8284)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quando possa considerarsi esaurita la proce-

dura in corso per la concessione dei benefici ai combattenti della seconda guerra mondiale di cui alla legge 23 febbraio 1952, n. 93, particolarmente in relazione alla situazione compresa nell'articolo 3. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8285)

« ROSELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando saranno ripresi i lavori per il completamento della strada di allacciamento del comune di Pietracupa (Campobasso) alla strada provinciale, che mena da Campobasso a Trivento. Di essa parte è stata costruita, e resta da costruire il tratto Piana di Sciarra-Pietracupa. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8286)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se è disposto ad accogliere la domanda del comune di Pietracupa (Campobasso) di contributo, ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, sulla spesa necessaria per la costruzione in detto comune di fognature. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8287)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potranno avere inizio i lavori di costruzione della strada di allacciamento del comune di Pesche (Campobasso) alla stazione ferroviaria, per cui lo Stato interverrà con suo contributo ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8288)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potranno essere appaltati i lavori di costruzione della strada, che dovrà unire Concasale (Campobasso) al mondo civile, essendo stato redatto il relativo progetto e trovandosi lo stesso dal 15 maggio 1952 presso il Ministero dei lavori pubblici. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(8289)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno presentare al Parla-

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

mento un disegno di legge, col quale — così come si è disposto per i brevetti — vengano congruamente prorogati i termini di scadenza delle concessioni di acque pubbliche per forza motrice ed impianti idroelettrici almeno di un periodo uguale a quello, per cui, a causa di eventi bellici, non poterono i concessionari, specie quelli del Mezzogiorno d'Italia, di fatto avvalersene. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(8290)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno ed urgente — aderendo ai voti di competenti associazioni di categoria — presentare al Parlamento un disegno di legge, col quale vengano abrogate tutte le disposizioni dell'Alto Commissariato dell'alimentazione vigenti in materia di molitura del grano, panificazione e pastificazione, che, se giustificate in tempo di guerra, data la scarsità del cereale, non sono più giustificabili oggi, per l'abbondanza di esso, e si risolvono in grave intralcio all'attività degli industriali, specie dei piccoli, che dovrebbero addirittura disporre di laboratori di analisi per mantenersi nell'incerto binario segnato dalla legge, il che è impossibile, data l'impossibilità di ricavare tipi costanti di sottoprodotti dalle incostanti varietà di grani. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(8291)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno istituire in Pesche (Campobasso) un cantiere di lavoro, che, mentre giovi ai disoccupati locali, consenta la sistemazione di strade interne del comune. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(8292)

« COLITTO ».

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

MONTICELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTICELLI. Signor Presidente, ho presentato una interrogazione sulla situazione della pesca nell'Adriatico: l'accordo con la Jugoslavia è scaduto sin dal 30 aprile e tutti conosciamo la triste situazione dei nostri

pescatori. Gradirei conoscere quando il Governo intende rispondere.

PRESIDENTE. Interpellerò il ministro competente.

**La seduta termina alle 23,40.**

*Ordine del giorno per le sedute di domani.*

*Alle ore 16:*

1. — *Esame di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.*

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (2505). — *Relatore* Spoletti.

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

Norme di attuazione della XII disposizione transitoria e finale (comma primo) della Costituzione. (*Approvato dal Senato*). (2549). — *Relatori*: Poletto e Rossi Paolo, *per la maggioranza*; Almirante, *di minoranza*.

4. — *Votazione a scrutinio segreto della proposta di legge:*

FERRARESE ed altri: Aggregazione dei comuni di Santa Maria di Sala e di Noale alla sezione staccata della pretura di Mirano, in provincia di Venezia. (1821).

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

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

6. — *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*.

7. — *Discussione dei disegni di legge:*

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

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.

## DISCUSSIONI — SEDUTA NOTTURNA DEL 3 GIUGNO 1952

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

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

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

10. — *Svolgimento delle mozioni degli onorevoli Pieraccini ed altri e Silipo ed altri.*

11. — *Svolgimento della interpellanza dell'onorevole Germani.*

*Alle ore 21:*

1. — *Svolgimento di interpellanze e interrogazioni.*

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

Norme di attuazione della XII disposizione transitoria e finale (comma primo) della Costituzione. (*Approvato dal Senato*). (2549). — *Relatori:* Poletto e Rossi Paolo, *per la maggioranza;* Almirante, *di minoranza.*

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (*Approvato dal Senato*). (2649). — *Relatore* Ambrosini.

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI  
Dott. GIOVANNI ROMANELLI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI