

CMXXI.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 4 GIUGNO 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

INDICE

	PAG.		PAG.
Commemorazione del senatore Stefano Jacini:		Proposte di legge:	
MARAZZA	38370	(Annunzio)	38370
LUCIFREDI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>	38371	(Approvazione da parte di Commissione in sede legislativa)	38370
PRESIDENTE	38372	(Non approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa)	38370
Congedi	38369	Domande di autorizzazione a procedere in giudizio (Discussione):	
Disegni di legge (Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa)	88370	PRESIDENTE	38373
Disegni di legge (Seguito della discussione):		FACCHIN, <i>Relatore per la maggioranza</i>	38373
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1952-53. (2505)	38375	CAPALOZZA, <i>Relatore di minoranza</i>	38373
PRESIDENTE	38375		38374
SPOLETI, <i>Relatore</i>	38375	COPPI ALESSANDRO, <i>Presidente della Giunta</i>	38373, 38374
MALVESTITI, <i>Ministro dei trasporti</i>	38379	SCALFARO, <i>Relatore per la maggioranza</i>	38374
	38395, 38397, 38399,		
VERONESI	38397	Sostituzione di deputati:	
SANNICOLÒ	38397	PRESIDENTE	38372
STUANI	38397	Verifica di poteri	38372
CUTTITTA	38397		
SEMERARO SANTO	38397		
TOMBA	38397		
CREMASCHI OLINDO	38397		
PELOSI	38397		
COLASANTO	38398		
ALESSANDRINI	38398		
PUCETTI	38398		
BAGLIONI	38399, 38400		
Norme di attuazione della XII disposizione transitoria e finale (comma primo) della Costituzione. (2549)	38401		
PRESIDENTE	38401		
ROBERTI	38401		

La seduta comincia alle 16.

MERLONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Arcaini, Palenzona e Pietrosanti.
(I congedi sono concessi).

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

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

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

dalle Commissioni riunite IV (Finanze e tesoro) e X (Industria):

« Norme per l'assunzione, a carico del bilancio, della spesa di lire 10 miliardi per l'industrializzazione dell'Italia meridionale ed insulare » (2703);

dalla VI Commissione (Istruzione):

« Soppressione dell'Istituto di studi garibaldini, con sede in Roma » (Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato) (2400);

« Aumento del contributo governativo annuo all'Istituto nazionale di ottica di Firenze da lire 200.000 a lire 17.500.000 » — (Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato) (2627);

« Trattamento economico al personale del Ministero della pubblica istruzione per incarichi ispettivi negli Istituti di istruzione media ed artistica » (2651) — (Con modificazioni);

dalla X Commissione (Industria):

« Disposizioni per l'ultimazione degli atti relativi alla liquidazione del Comitato italiano petroli » — (Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato) (2637);

dalla XI Commissione (Lavoro):

« Aumento della sovvenzione a favore dell'Opera nazionale per la protezione della maternità e dell'infanzia, per l'esercizio finanziario 1950-51 » — (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (2698);

REPOSSI e NATALI LORENZO: « Modificazione dell'articolo 13 della legge 3 giugno 1950, n. 375, relativa all'assunzione obbligatoria al lavoro degli invalidi di guerra » (2575).

Non approvazione di proposte di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nella sua riunione di stamane, in sede legislativa, la XI Commissione ha deliberato di non passare all'esame degli articoli della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Bitossi e Grisolia: « Proroga del termine per il manteni-

mento in servizio dei lavoratori reduci e partigiani assunti in virtù del decreto legislativo luogotenenziale 14 febbraio 1946, n. 27 » — (Approvata dalla X Commissione permanente del Senato) (2039).

La V Commissione (Difesa) ha deliberato di non passare all'esame degli articoli della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Cerica ed altri: « Estensione ad un gruppo di maggiori dell'Arma dei carabinieri dei limiti di età stabiliti dalla legge 24 dicembre 1951, n. 1638, per la cessazione del servizio permanente » — (Approvata dalla IV Commissione permanente del Senato) (2659).

Le due proposte di legge saranno, pertanto, cancellate dall'ordine del giorno.

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata alla Presidenza una proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gatto, Giavi, Lizier, Marchesi, Matteotti Matteo, Olivero, Ponti e Sannicolò:

« Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico » (2750).

Sarà stampata e distribuita. Poiché essa importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito, a norma dell'articolo 133 del regolamento, la data di svolgimento.

Commemorazione del senatore Stefano Jacini.

MARAZZA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARAZZA. È morto a Milano, il 31 maggio, il senatore Stefano Jacini. Era nato a Milano il 3 novembre 1886. La democrazia cristiana, che ebbe l'onore di averlo nelle sue file, chiede alla Camera di associarsi al suo rimpianto.

Scompare con Stefano Jacini una figura di primo piano della vita politica italiana: la sua morte è un lutto del paese, ma più aspro per noi che lo abbiamo avuto compagno sicuro e fermo dei nostri ideali, che lo abbiamo visto camminare davanti a noi senza esitazioni e senza soste anche quando la strada si faceva più erta e difficile.

La sua vita è esemplare. Appena uscito dalla università, dai primi studi di interesse religioso si volge alla vita politica. A 24 anni è già consigliere comunale, poi consigliere provinciale di Milano: è qualcuno nella vita della città e del paese; il suo nome e la fer-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

vida volontà di operare gli promettono un brillante avvenire politico.

Ma sopravviene la prima guerra mondiale: e l'amministratore e il politico cedono il passo, senza un momento di esitazione; Stefano Jacini sarà soldato esemplare.

Più volte decorato, e arricchito della nuova esperienza, torna alla vita civile. Ma dal tumulto del dopo-guerra nasce il fascismo. Che farà ora questo giovane cui è facilmente preconizzato un brillante avvenire e che nel frattempo il partito popolare ha mandato in Parlamento?

Dopo la breve parentesi della buona volontà e della illusione di normalizzazione, a 38 anni, silenziosamente, con mano ferma, si dovrebbe credere senza rimpianti, Stefano Jacini chiude la pagina appena aperta della sua brillante carriera politica.

Quella piega seria della bocca, e quelle rughe diritte nel mezzo della fronte che tutti gli abbiamo conosciuto e che dicono di lui, a ripensarci, più di molte parole, si formarono forse allora. Anche ora, nell'età matura, spirava da tutta la sua persona un'impressione di forza trattenuta; chi parlava con lui sentiva la segreta presenza di uno spirito impetuoso e volitivo piegato da una lunga disciplina spirituale alla calma cortese, al signorile distacco, alla pazienza e al silenzio.

Per venti anni, poiché non era più possibile servire la patria con dignità, Stefano Jacini si ritrasse dalla vita pubblica.

Sordo a tutti gli allettamenti di un regime che — debole nella tracotanza quotidiana — non sperava forza se non dalle apostasie degli uomini liberi, egli rivolse la sua esuberanza di uomo d'azione alle cure della sua terra, ed esercitò il suo pensiero nello studio della storia, quasi nell'ansia di mantenere i legami con un passato che era stato, sì, di lotte, ma tra uomini liberi e civili, quasi nell'ansia di anticipare un domani di lotte, sì, ma anche di vita libera e civile.

Per lunghi anni, a noi che ci riunivamo regolarmente nella sua, nella mia e in altre case per mantenere legami che la tirannide voleva strappati, per trarre forza dall'incitamento dei nostri esuli e per dar forza alla loro battaglia in favore del nostro paese, a noi — esuli in patria — cui era vietato di servirlo e di adoperarci per essa, per ritrarla dalla strada di errori e di avventure in cui altri la trascinava, a noi la sua presenza era una garanzia ed una forza. Sapevamo di essere nel giusto perché insieme con altri uomini di integra coscienza Stefano Jacini, serio, silenzioso, deciso, era con noi.

Poi, nella rovina della patria, amaramente paventata per anni, toccò a lui — come ad altri che oggi seggono degnamente in quest'aula — farsi curatori del grande fallimento; nell'estremo avvilito e isolamento della sconfitta, raccogliere una eredità di sciocca retorica, di provocazioni, di errori, financo di colpe con l'umanità, e sotto il peso di quelle ripresentarsi nel consesso delle nazioni per riguadagnare il diritto di sedervi con dignità, da pari a pari, nel rispetto.

Chi ha veduto Stefano Jacini in un congresso internazionale, a colloquio con il rappresentante di una nazione o di una organizzazione straniera, sa con quale orgoglio tranquillo egli tenesse alto il nome e il prestigio italiani.

Presidente del Consiglio esecutivo dell'Unesco, officiato presidente del Consiglio d'Europa, dovunque, con la sua presenza, postulava la realtà di una Italia non indegna delle responsabilità di una grande potenza, non dimentica del suo meraviglioso patrimonio di civiltà e di cultura.

Consentitemi, poi, di non dimenticare oggi qui un mio legame più intimo con l'amico scomparso. Voglio dire la comune origine milanese. Egli dimostrò in ogni momento della vita come sia possibile amare di un unico e inscindibile sentimento il proprio campanile e la patria, anzi dalla cura di quello trarre esperienza e luce da porre al servizio di questa.

A Milano Stefano Jacini fece le prime prove della vita pubblica; Milano, con la sua fervida vita economica, gli offerse materia di meditazione e di studio sui problemi di sviluppo della nostra economia, soprattutto rurale. Ora Milano sente la sua scomparsa con un sentimento più familiare, con un dolore più raccolto, ma insieme con una più viva fierezza per aver dato al paese un uomo la cui vita resta un modello, perché — diciamolo a voce alta in questa Camera per rendergli onore — Stefano Jacini fu prima di tutto un uomo onesto, un uomo serio, un galantuomo. (*Vive approvazioni*).

LUCIFREDI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIFREDI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio*. Il Governo ha espresso ieri, nell'altro ramo del Parlamento, per bocca del Presidente del Consiglio, la sua partecipazione al lutto che ha colpito il nostro paese con la perdita del senatore Stefano Jacini.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Qui, dopo le così nobili parole dell'onorevole Marazza, a me non resta che rinnovare l'attestazione del profondo cordoglio con cui il Governo ha appreso questa morte, che è lutto non soltanto del Parlamento, ma dell'intero popolo italiano.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la Camera mi consenta di aggiungere una parola, non soltanto per raccogliere l'omaggio che al senatore Stefano Jacini è venuto dal rappresentante del gruppo di maggioranza e dal rappresentante del Governo, ma anche per l'espressione di un sentimento personale.

Stefano Jacini ha avuto con me comuni vicende importanti della sua vita. Io lo ricordo già al principio dell'altra guerra quando, arruolatosi volontario, si trovò con me nella prima scuola per servizio di stato maggiore che fosse stata aperta anche ad ufficiali di complemento. Quel suo senso tranquillo del dovere, senza alcuna contaminazione di superbia o di ostentazione, lo guidò nel suo nobile esperimento di vita militare dove primeggiarono, come in ogni altra manifestazione della sua vita, insieme con l'elevatezza d'animo, la seria preparazione culturale e la completa dedizione al dovere.

Successivamente, nella vita politica, Stefano Jacini portò ancora la sua passione non meramente intellettuale per la vita pubblica del nostro paese, che lo conduceva ad esaminarne la storia con quella profonda preparazione di studi che lo aveva già messo in primo piano, giovanissimo fra i giovani, verso il 1910, quando in Milano fiorì uno dei centri più interessanti di studi filosofici, sociali e politici concomitantemente al movimento della prima democrazia cristiana.

Questo suo temperamento, o meglio questa sua struttura spirituale, lo portò a sentire tutta l'importanza dei fenomeni sociali fino da quando questi andavano preparandosi, ed a tale proposito desidero ricordare che, mentre ciò è facile per uomini di piccola borghesia o provenienti dalle classi lavoratrici, non altrettanto poteva essere per chi, come lui, apparteneva alla ricca nobiltà o borghesia: per cui a Stefano Jacini va data testimonianza di una profonda e disinteressata comprensione dei fenomeni sociali che mai venne meno, anche quando alcuni di questi ferivano direttamente gli interessi suoi, della sua famiglia e della sua categoria.

Per questo alto senso di dedizione agli interessi del paese e per questa sua nobiltà di intelletto e di animo, credo che non sia convenzionale retorica affermare che l'Italia ha perduto con lui uno dei suoi migliori cittadini,

uno dei più devoti servitori della sua causa, nei rapporti interni ed in quelli internazionali. (*Segni di generale consentimento*).

Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella seduta del 30 aprile scorso, ha verificato non essere contestabile la elezione dei deputati:

Alberico Lenza, per la XXIII Circoscrizione (Benevento-Avellino-Salerno);

Carlo Bertazzoni, per la VII Circoscrizione (Mantova-Cremona),
e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e, salvo casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidate le due elezioni.

Sostituzione di deputati.

PRESIDENTE. Come i colleghi ricordano, nella seduta di martedì 6 maggio informai la Camera che avrei dovuto sottoporre alla Assemblea la proposta di proclamazione — formulata dalla Giunta delle elezioni — della candidata Molè Elsa in sostituzione del deputato Bruno Giovanni, dimissionario.

Senonché feci rilevare all'Assemblea l'incongruità della formula, adottata dall'Assemblea Costituente nel 1946 nonché dalla Camera e dal Senato dal 1948 in poi, la quale poteva condurre alla conseguenza di una votazione e, peggio ancora, di una discussione su di un fatto puramente matematico, quale è quello della posizione nella graduatoria dei non eletti nelle singole liste circoscrizionali.

A seguito di ciò, comunicai alla Camera la mia decisione di rinviare alla Giunta delle elezioni la sua deliberazione affinché la Giunta stessa decidesse sulla opportunità di modificare la prassi vigente, o adottando la formula usata dal 1919 al 1924, in virtù della quale il Presidente comunicava alla Camera non già una proposta di proclamazione, bensì l'avvenuta proclamazione del candidato primo dei non eletti da parte della Giunta, sia nel caso di mancata proclamazione da parte dell'ufficio elettorale, sia nel caso che si dovesse procedere a sostituzione per posto resosi vacante; ovvero ponendo in uso una formula del tutto nuova che rispondesse, però, alla lettera ed allo spirito della legge elettorale politica.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Informai la Camera, in pari tempo, che avrei sottoposto la delicata questione alla Giunta del regolamento affinché esprimesse il proprio parere in merito, formulando altresì una norma precisa da seguire per l'avvenire.

Entrambe le Giunte, del regolamento e delle elezioni, riconoscendo la fondatezza del rilievo e l'opportunità di modificare la prassi fin qui seguita, hanno concordemente deliberato che, d'ora in poi, la Giunta delle elezioni — nei casi di sostituzione di deputati — dovrà accertare, ai sensi e per gli effetti degli articoli 58 e 61 della legge elettorale, quale sia il primo dei non eletti nella lista di appartenenza dei deputati da sostituire, comunicando poi il risultato di tale indagine al Presidente della Camera il quale, nel darne atto alla Giunta, effettua la proclamazione in Assemblea. Alla Camera spetta sempre, beninteso, l'esercizio del diritto sovrano di verifica dei poteri dei suoi membri, in sede di convalida o meno, quando si tratti di elezione contestata, discutendo e deliberando, a' termini degli articoli 23 e 24 del regolamento, sulle proposte presentate nella relazione dalla Giunta.

Dovendosi provvedere alla sostituzione dei deputati Giovanni Bruno, dimissionario, e Giuseppe Latorre, deceduto, la Giunta delle elezioni, nella seduta del 30 maggio 1952, a' termini degli articoli 58 e 61 del testo unico 5 febbraio 1948, n. 26, delle leggi per la elezione della Camera dei deputati, ha riscontrato che i candidati Elsa Molè e Giuseppe Bogoni risultano primi dei non eletti nelle rispettive liste e circoscrizioni.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e proclamo quindi deputati l'onorevole Elsa Molè, per la Circoscrizione XXVII (Catanzaro-Cosenza-Reggio Calabria) e l'onorevole Giuseppe Bogoni, per la Circoscrizione XXV (Lecce-Brindisi-Taranto).

S'intende che da oggi decorre il termine di 20 giorni per la presentazione di eventuali reclami.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di sei domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

La prima è contro il deputato Calandrone, per i reati di cui agli articoli del codice penale: 415 (istigazione a disobbedire alle leggi); 338, parte prima (violenza o minaccia ad un corpo politico, amministrativo o giudiziario); 337 e 341 (residenza e oltraggio a un pubblico ufficiale); 635, parte prima, e capoverso n. 3,

in relazione all'articolo 625, n. 7 (danneggiamento aggravato di edifici pubblici).

La Giunta ha presentato due relazioni: una di maggioranza, che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia concessa, e una di minoranza, che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia negata.

Nessuno chiedendo di parlare, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per la maggioranza.

FACCHIN, *Relatore per la maggioranza*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore di minoranza.

CAPALOZZA, *Relatore di minoranza*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di negare l'autorizzazione a procedere, avvertendo che, se la proposta stessa è respinta, si intende che la Camera concede l'autorizzazione.

(Non è approvata).

L'autorizzazione a procedere è pertanto concessa.

La seconda domanda è contro il deputato Assennato, per i reati di cui agli articoli 594 e 582 del codice penale (ingiurie a mezzo della stampa e lesione personale).

La Giunta ha presentato due relazioni: una di maggioranza, che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia concessa, ed una di minoranza che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia negata.

Nessuno chiedendo di parlare, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per la maggioranza.

COPPI ALESSANDRO, *Presidente della Giunta*. In assenza del relatore per la maggioranza, ed in sua vece, dichiaro di rimettermi alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore di minoranza.

CAPALOZZA, L'onorevole Cavallari, che è assente, ha incaricato me di comunicare che si rimette alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di negare l'autorizzazione a procedere, avvertendo che, se la proposta stessa è respinta, si intende che la Camera concede l'autorizzazione.

(Non è approvata).

L'autorizzazione a procedere è pertanto concessa.

La terza domanda è contro il deputato Montanari, per il reato di cui all'articolo 337 del codice penale (resistenza a un pubblico ufficiale).

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

La Giunta ha presentato due relazioni: una di maggioranza, che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia concessa, ed una di minoranza, che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia negata.

Nessuno chiedendo di parlare, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per la maggioranza.

SCALFARO, *Relatore per la maggioranza*. Confermo la relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore di minoranza.

CAPALOZZA, *Relatore di minoranza*. Non ho nulla da aggiungere alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di negare l'autorizzazione a procedere, avvertendo che, se la proposta stessa è respinta, si intende che la Camera concede l'autorizzazione.

(Non è approvata).

L'autorizzazione a procedere è pertanto concessa.

La quarta domanda è contro il deputato Ingrao, per il reato di cui all'articolo 656 del codice penale (diffusione di notizie false e tendenziose).

La Giunta ha presentato due relazioni: una di maggioranza, che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia concessa, e una di minoranza, che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia negata.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per la maggioranza.

COPPI ALESSANDRO, *Presidente della Giunta*. In assenza del relatore, onorevole Camposarcuno, mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore di minoranza.

CAPALOZZA, *Relatore di minoranza*. Mi riporto alla relazione scritta.

Desidero, però, ricordare alla Camera che la notizia falsa e tendenziosa, nel caso specifico, consisterebbe puramente e semplicemente in questo: nell'aver scritto in un articolo di cronaca dell'*Unità* — un articolo di cui il collega Ingrao non è l'autore — che un cittadino, certo Carlini, era stato percosso da carabinieri (o da agenti della «celere», non ricordo bene). È stato celebrato il processo e proprio colui, che nell'articolo era stato indicato come il cittadino percosso, non è stato interrogato.

Il processo si trova ora pendente dinanzi alla Corte di cassazione.

Penso che ragioni di evidente opportunità, anche alla luce di recenti avvenimenti

che hanno avuto larga eco in questa Camera e nell'altro ramo del Parlamento, consiglino di non accogliere la richiesta di autorizzazione a procedere.

COPPI ALESSANDRO, *Presidente della Giunta*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COPPI ALESSANDRO, *Presidente della Giunta*. Mi limito a chiarire, come del resto è stato detto dal relatore di minoranza, che il processo trovasi oggi avanti alla Corte di cassazione, su ricorso presentato dallo stesso onorevole Ingrao. Anche in dipendenza di questa circostanza, la maggioranza della Giunta è arrivata alla conclusione nota.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di negare l'autorizzazione a procedere, avvertendo che, se la proposta stessa è respinta, si intende che la Camera concede l'autorizzazione.

(Non è approvata).

L'autorizzazione a procedere è pertanto concessa.

La quinta domanda è contro il deputato Serbandini, per il reato di cui all'articolo 595, primo e secondo capoverso, del codice penale (diffamazione).

La Giunta ha presentato due relazioni: una di maggioranza, che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia concessa, e una di minoranza, che conclude con la proposta che l'autorizzazione sia negata.

Poiché nessuno chiede di parlare, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per la maggioranza.

COPPI ALESSANDRO, *Presidente della Giunta*. In assenza del relatore onorevole Salvatore, mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore di minoranza.

CAPALOZZA, *Relatore di minoranza*. Non ho nulla da aggiungere, nella sostanza. Mi sono accorto però che il proto mi ha giocato un brutto tiro. Nella relazione di minoranza, ad un certo punto, si legge: «...frase pronunciata dall'onorevole Serbandini, che è del tutto interrogativa e tutt'altro che univoca (e che pertanto non può integrare il reato di diffamazione né dal punto di vista obiettivo né dal punto di vista «costituzionale»)». È evidente che deve leggersi «intenzionale» e non «costituzionale».

Ed ancora vi si legge: «...della frase scritta sull'*Unità*, di cui non deve rispondere il nostro collega, ma il suo vicedirettore responsabile del giornale». L'espressione va invece così corretta: «...della frase scritta sull'*Unità*,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

di cui non deve rispondere il nostro collega, ma il vicedirettore responsabile del giornale ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta della minoranza di negare l'autorizzazione a procedere, avvertendo che, se la proposta stessa è respinta, si intende che la Camera concede l'autorizzazione.

(Non è approvata).

L'autorizzazione a procedere è pertanto concessa.

La sesta domanda è contro il deputato Almirante, per i reati di cui agli articoli 7 della legge 3 dicembre 1947, n. 1546, e 341, e 337 del codice penale (apologia del fascismo, oltraggio e resistenza a pubblico ufficiale).

La Giunta propone che l'autorizzazione sia concessa per i reati di apologia del fascismo e di oltraggio a pubblico ufficiale; sia negata pel reato di resistenza a pubblico ufficiale.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti.

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

Come la Camera ricorda, nella seduta notturna di ieri è stata chiusa la discussione generale ed esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Spoletti.

SPOLETI, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non so se sia nella prassi che il relatore ringrazi gli intervenuti; ho la vaga sensazione che sia un dovere di cortesia al quale adempie l'onorevole ministro. Tuttavia non posso esimermi dall'esprimere il mio ringraziamento agli intervenuti nella seduta notturna di ieri, che si è svolta in una atmosfera familiare, da dopo cena, pur avendo l'effetto specifico, direi rincuorante, che la mia relazione è stata documentata dalle loro parole.

Infatti, io sostenevo nella mia relazione che era da constatare, con grande gioia, che la ricostruzione ferroviaria era un fatto compiuto. Dicevo, in quella relazione, che tanto era compiuta e miracolosamente compiuta la ricostruzione ferroviaria, che era il caso di esaminare i nuovi problemi che offrono i trasporti.

Di questi nuovi problemi devo dire non mi hanno dato atto gli intervenuti, ieri sera, preoccupati, ed è cosa legittima, della tettoia della stazione della propria città, del tratto di linea che interessa la propria provincia, o della innovazione da portare ad un'autolinea nella propria regione. Mi rendo conto di questo. Avrei voluto, se la mia pretesa non fosse apparsa eccessiva, che questo corale di ieri sera, nell'elogio al ministro, ai funzionari, per l'avvenuta ricostruzione, ci avesse fermati un pochino di più. Non avviene tutti i giorni in quest'aula, onorevoli colleghi, che ci si trovi d'accordo; non avviene tutti i giorni che si dica una parola buona. E vorrei anche accennare alla contingenza: si usciva da un'accaldata e vivace discussione che aveva avuto il suo appannaggio regolamentare di piccole ingiurie inoffensive, proprio delle grandi occasioni, di quando si alza il gran pavese; e poi vi era anche vicina la festività della Repubblica proclamata, con Lauro anche sindaco di Napoli; e vi era la parata militare: tanta gente andata a vedere i nostri soldati, ritrovando quelli di Vittorio Veneto, e non quei poverini che discesero da quelle valli laceri, smunti e accorati dalla sconfitta. Ora, tutto questo valeva una parola un po' più clamorosa, che poteva essere anche, vivaddio, corale, dato che eravamo tutti d'accordo per questa ricostruzione fatta, che non è poi una cosa da nascondere, in una seduta notturna, come qualcosa di clandestino.

Abbiamo ricostruito i gangli vitali, il sistema nervoso della nazione, abbiamo dato alla nazione la possibilità di traffici, la possibilità di ravvivare i commerci, di servire le industrie. Dobbiamo sentirci profondamente soddisfatti di questo avvenimento economico che è da porre accanto alle solennità delle parate, che è da porre accanto alle ragioni di una difesa esterna, che Dio non voglia debba essere adoperata, alle ragioni di una difesa interna, che Dio non voglia debba servire a sanzionare fatti compiuti: sia solo la minaccia che gravi nella sanzione che qui stiamo a formulare e ad articolare nella legge. Dio ci conceda che non siano che parate, e soltanto parate, alle quali vada la borghesia per applaudire le piume dei bersaglieri, per applaudire il fante che marcia.

E devo dirvi che non mi pare, almeno a giudicare da quanto è qui avvenuto ieri sera, che vi sia troppa voglia di dare ai trasporti l'importanza che hanno, non solo nella constatazione di quanto si è fatto, e di cui, onorevole Tomba, va dato elogio a tutti,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

senza fare demagogia alla rovescia... (*Interruzione del deputato Tomba*). Lo vedo, lo vedo il ferroviere incappucciato, di notte, con la lanterna, quando piove, lì fra i binari...

TOMBA. Non bastano gli elogi; occorrono anche i soldi!

SPOLETI, *Relatore*. Verrò anche a questo, ma non si deve fare una ragione di antitesi fra il direttore generale e il macchinista, quando si parla di ricostruzione. Viva tutti coloro che hanno collaborato! Il macchinista, forse primo, per il maggior rischio e per il maggior pericolo, e poi i più umili, senza dubbio, ma accanto agli ingegneri, accanto ai funzionari, accanto al direttore generale, accanto ai ministri che si sono succeduti, che, vivaddio, hanno, quanto meno su uno stesso piano, collaborato alla ricostruzione di questa nostra rete ferroviaria.

FACCHIN. E i contribuenti?

SPOLETI, *Relatore*. Mi è parso che proprio si sminuiva, ieri, la discussione, forse per l'ora notturna, per la pesantezza di una seconda notte di veglia dopo quella del viaggio, o forse perché (e mi auguro sia così) i colleghi hanno voluto affermare che non c'è più niente da dire, che è tutto detto, che ormai non abbiamo che da mettere la bandiera sulla vetta e gridare la nostra vittoria.

E, invece, qualche cosa da dire c'è. Non che non vi sia proprio da interessarsi delle cose che furono dette negli interventi. Io direi che si faccia la stazione di Venezia; si rifaccia con le volute barocche del palazzo di Vendramin, le si dia la snellezza estetica della Ca' d'oro, magari; se c'è un pittore che non assomigli a Pablo Picasso, che si accosti un po' a Paolo Veronese, si dia a questo pittore l'incarico di affrescare la stazione di Venezia; nè ho da dire parola perché il polmone di Milano-Bergamo sia coperto dalla tettoia (se è un polmone, è bene che stia all'asciutto per evitare malanni); e si tolgano le insegne pubblicitarie alla stazione di Roma come ha chiesto quel brontolone dell'onorevole Cuttitta, aggiungendo il suo siciliano agli altri dialetti, a cominciare da quello tanto caro dell'onorevole Chiaramello che pareva volesse quasi squartare la gente, ma finì con quel suo bel sorriso, con un grande abbraccio. Mugugnò, mugugnò, l'onorevole Chiaramello, disse tutto quello che aveva da dire, ma ad un certo momento volle dare il segno del suo gran cuore, della sua bontà. La prova che vi sia poco da fare per la ricostruzione l'ha data l'onorevole Cuttitta, che è giunto ai particolari: ha detto che è bene rispettare gli intercolumnii,

che bisogna togliere le fisarmoniche che abbondano in serie reclamistiche nella stazione di Roma. Sono d'accordo con lui: anche perché non sarà male che chi giunge a Roma abbia proprio a fare una riserva aurea di belle visioni da far reagire, quando vede il brutto che c'è di fuori; o chi parte, al contrario, parta con la bocca dolce, dopo quella specie di casellario giudiziale che c'è nel frontespizio. Tutto questo è bene che sia fatto, e l'onorevole ministro ha detto che parecchio era nel piano di lavoro prossimo.

Ma vi sono problemi gravi, seri, che vanno valutati, studiati e approfonditi e che, manco a farlo apposta, sfiorati appena da due colleghi ieri sera, ci fecero intendere quanto sbandamento esista in proposito. L'onorevole Stuni disse come non fosse all'altezza della situazione la ferrovia che da Bergamo va a Milano; come il fatto di non avere un tronco ferroviario che fosse all'altezza della situazione, del compito, di fronte a due grosse città, avesse prodotto il fenomeno dell'autolinea. Chiedeva una direttissima, appunto, da contrapporre all'autolinea, che egli diceva fenomeno tipico di un servizio mal fatto.

E, d'altra parte, un altro collega affermava come il disservizio ferroviario abbia portato alla quantità enorme di autolinee, in contrasto con la rotaia, che andavano guardate, sorvegliate come intruse, come straniere, tollerate quando siano di passaggio, ma guardate con sospetto allorché prendono fissa dimora.

Il problema è tutto qui. Ricostruita la rete, è quello che bisogna fare, è quello che l'VIII Commissione da tempo suggerisce di fare, quello che ella, onorevole ministro, ha chiamato felicemente « problema della scelta ». C'è un problema di bilancio che deve essere superato, se lo si vuole affrontare dal punto di vista contabile. Non è una questione di ragioneria, è una questione di ragioni sociali. Non bisogna dare a leggere il bilancio a un ragioniere; ma all'uomo politico, affinché ne tragga le conseguenze. Ed è necessario che la ragione politica decida, e non quella economica. La logica economica non ha ragione di essere di fronte al servizio collettivo, di fronte al servizio pubblico. La ragione economica va guardata, se non è in contrasto con la ragione sociale.

Vi è, però, sempre il modo di andare a vedere che cosa si può fare; dove può trarsi un vantaggio per attenuare il deficit del bilancio, che comunque non dovrebbe impaurire perché è in declino e perché sarà assai difficile in un servizio pubblico giungere a quel pareggio, che è una lontana eco che ci

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

viene dal 1936 (e quel pareggio risentiva un po' troppo della guerra etiopica). Comunque non è ciò che preoccupa; preoccupa il trovare la soluzione del problema tecnico, perché incida su quello economico, quel tale banco di prova di cui ella, onorevole ministro, ha parlato.

Ma trovarla questa soluzione tecnica difficile, nell'ora grigia in cui vive il fenomeno ferroviario! Difficile perché è l'epoca della transizione. La tromba dell'automezzo non si perde più nel coro dei fischi dei locomotori; ma comincia a farsi sentire con un suono che richiama l'attenzione, che obbliga all'attenzione. Ed ecco come il problema della scelta affanna l'VIII Commissione da tempo. Scorrete le passate relazioni dell'onorevole Angelini, dell'onorevole Jervolino, dell'onorevole Monticelli: è un affanno, è un prodigarsi per cominciare a segnare quelle prime linee che vorrebbero essere una pre-teoria, da modificare e da perfezionare attraverso le prime esperienze.

Ma, comunque, voi vedete come si imponga il fenomeno, e si imponga come si può imporre questo fenomeno economico che ci dà 382 mila chilometri di autolinee, che ci dà circa 7 mila autolinee e che, quindi, si pianta lì nel bel mezzo del nostro tavolo, si impianta lì nel bel mezzo della rotaia e ci obbliga a vedere chiaro in questo insorgere del mezzo nuovo che ancora non soverchia il vecchio. Non è più il postiglione della diligenza, che allontana dalla carrozza i cavalli e dice: riposare tranquilli, ormai la vostra vita è fatta, il vostro mondo è superato. No, sono ancora due mezzi che hanno ciascuno una sua particolare e peculiare funzione, che non ha nulla della funzione dell'altro, che qualche volta sta accanto e collabora.

Ed ecco qual è la necessità: scegliere! Che il tecnico ci veda con chiarezza e prenda la sua decisione! È una nuova visione dei trasporti. Erano le ferrovie, ora sono i trasporti su strada e su rotaia: e i due piatti della bilancia oscillano senza piegare decisamente né dall'una né dall'altra parte. Certo è proprio questo il momento: quando si richiede la elettrificazione di un certo tronco, quando si richiede la direttissima fra due città (e, guardate: segno del tempo, segno dell'ambiguità di questo periodo di transizione) c'è il deputato che chiede la direttissima e c'è, invece, un altro organismo, un ente provinciale (non so bene quale) che — invece — vuole l'autolinea. Ecco la polemica, ecco il contrasto, che può essere attenuato o può anche scomparire e può

diventare un bene dove era una concorrenza malvagia, se visto dal tecnico, dall'uomo che ha la serenità e il potere della scelta. È il mondo nuovo dei trasporti. Ecco: non c'è più il binario soltanto, c'è il binario e c'è la strada. E noi vogliamo che anche di questa si occupi l'onorevole ministro dei trasporti; che sia da lui sorvegliata, disciplinata e studiata. Siano i funzionari dei trasporti, a decidere se un certo ramo è marcio, è fradicio, è sterile e si debba tagliarlo; o se invece è opportuno che accanto al vecchio ramo sorga il nuovo e gli stia vicino e lo soccorra,

Ecco perché, onorevole ministro, quando la richiesta delle riforme strutturali passa per la obbligante cortesia e la parola garbata dell'onorevole Jervolino, è facile giustificare il ritardo della esecuzione, attraverso la difficoltà che una struttura burocratica sia mutata. Anch'io ho cercato di ovattare più che mi sia riuscito, ma ho dovuto pur dire che non ne possiamo più di non essere ascoltati. Sono tre anni, sono quattro, sa proprio di celebrazione.

Onorevole ministro, le ha detto tante belle parole il comune caro amico Chiaramello che proprio non saprei trovare una aggettivazione da aggiungere. Le ha detto: l'uomo dell'energia; le ha detto: l'uomo che fa...

CHIARAMELLO. Che lavora.

SPOLETI, *Relatore*... Che lavora. Ed allora vediamo un po' di lavorarci dentro. Che cosa chiediamo? Guardate che vi è tanta prudenza in quello che la VIII Commissione dice da tempo. Non ha inventato nuove teorie, non le ha detto — mentre ella dette quasi questo significato a quel brillante suo discorso dello scorso esercizio — che noi quasi volessimo impennacchiare i cavalli per il servizio funebre alla ferrovia. In nessuna parola nostra trova questo: né nell'ordine del giorno che appartiene al primo anno della legislatura, né in quelle ripetute affermazioni che noi facemmo successivamente, richiedendo a gran voce che quell'ordine del giorno nostro, soprattutto per una sua parte, non restasse una invocazione platonica. Noi dicemmo questo: il problema della scelta è quello che si imposta domani, ma oggi diamo un presupposto a questo problema, creiamo un meccanismo burocratico, creiamo un organismo ministeriale che possa dominare questo nuovo mondo, che possa non giungere soltanto al capostazione, che abbia da fare, così come ha da fare con la rotaia, anche con l'automezzo, con l'autolinea. Soltanto allora sarà possibile, nella compiuta visione, nel compiuto esame del problema, giungere alle conclusioni: dalla costruzione all'esercizio.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Ed ecco perché i problemi strutturali che si sono offerti alla discussione, e che sono stati frutto di una elaborazione serena, pacifica, non impetuosa, non affrettata, chiedono una soluzione sollecita, se non immediata. Nessuno gridò *eureka* per aver trovato la formula nuova dei trasporti. Con molta prudenza noi affidammo questo problema al tempo e all'esperienza. Ma non ci dite arditi se vogliamo veder trasformata una struttura che sorse nell'impianto della ferrovia, se vogliamo veder trasformata una struttura che si andò consolidando quando la ferrovia passò allo Stato. Non ci dite arditi, onorevole ministro, se vogliamo rimuovere una situazione che è oltraggiosa per i vostri funzionari e per i vostri ingegneri.

Non s'intende come possa ancora essere delegata al Ministero dei lavori pubblici la costruzione delle nostre linee ferroviarie. Gli ingegneri dell'ufficio lavori hanno rifatto la rete nel momento più grave, l'hanno rifatta durante l'esercizio. Questa è la cosa più tragica, più grave, più irta di difficoltà. E devono sapere che un rammendo, una ricucitura, un rattoppo sono consentiti alla sezione lavori; ma, se si ha da disegnare un tratto di strada, se si ha da innalzare un'arcata di ponte, se si ha da perforare una montagna, allora è necessario che intervenga il Ministero dei lavori pubblici, dove l'antica direzione generale è diventata ora un modesto ufficio, che un bel giorno troveremo negli scantinati.

Al Ministero dei trasporti sia affidata la costruzione di tutte le strade, specialmente perché è necessario che siano in una stessa mano tutte le leve di comando. Sulla nuova strada da costruire non passa più il fattore a cavallo, non passa più la diligenza: è la strada fatta per la «vespa» e per l'auto-pullman. È la strada fatta per i trasporti più celeri, per i mezzi più nuovi.

Vi abbiamo chiesto di affidare l'«Anas» ai trasporti. Se vi sono 380 mila chilometri di autolinee mi pare che sia un settore da non trascurare.

Accanto a queste richieste vi è anche quella del consiglio superiore dei trasporti. Siamo a questo punto: tutti sono convinti della estrema inderogabile necessità della istituzione di questo consiglio superiore. Malamente infatti si opererebbe, per la costruzione di nuove linee e per la costruzione di nuove strade se non vi fosse il consiglio superiore dei trasporti al quale devolvere le decisioni gravi, al quale giungere per sentire un parere che dia tranquillità. Si tratta di discutere come debba essere fatto questo consiglio

superiore. L'uno lo vuole di tutti tecnici, e pare che non sia cosa ben fatta (e pare anche a me che sia così); l'altro lo vuole soltanto di rappresentanti di categoria, e penso anche io che sia un po' difficile trovar la giusta dosatura di queste rappresentanze; forse la soluzione migliore è nel giusto mezzo: che vi sia dell'uno e dell'altro, più tecnici che rappresentanti di categoria; e che non sia soprattutto un grosso consesso. Comunque facciamo, quando si vedrà che è fatto male lo rifaremo un'altra volta. Non lo rimandiamo alla nuova legislatura!

Vi è poi un ultimo problema, che davvero ha ragione di imporsi alla riflessione della Camera (un problema che ha trovato una precaria soluzione, una soluzione di temporanea tranquillità), che richiede un senso di viva responsabilità da parte di chi amministra il denaro pubblico: il problema delle ferrotranvie in concessione. Si era sovrapposta la polvere del tempo — che non era secolare, ma si avviava ad esserlo, ed aveva tutte le buone disposizioni a diventarlo. Il vecchio decreto diceva: *pulsate et aperietur vobis*. Non vi prendete l'incomodo di badare al vostro *deficit*: noi spalancheremo gli sportelli perché il *deficit* scompaia. E alla parola del decreto si era aggiunta la prassi, la consuetudine. Un sussidio straordinario si era aggiunto a quello ordinario, ed era, a sua volta, divenuto anch'esso ordinario perché elargito puntualmente ogni anno come quello ordinario.

Noi abbiamo messo un po' di ordine nelle cose e abbiamo cominciato a dire a questi signori: amici cari, questa è una vera cucagna che però non può durare per l'eternità. Se siete degli esseri viventi e capaci di vitalità noi vi diamo tutto il «Proton», tutto l'«Ischiogeno», necessari perché possiate rimettervi in sesto. Se proprio siete dei cadaveri in avanzata putrefazione e ci accorgiamo che non c'è altro da fare che affidarvi al becchino, il becchino è qua inesorabile ad attendervi. Nessuna restrizione esosa nel tempo e nella misura dell'aiuto. Ma si è pur fatto intendere che, per gli organismi malati, è proprio l'estremo tentativo di salvezza.

Si è anche parlato di nazionalizzazione. Non è il caso di occuparsene perché in questo momento siamo governati da questo provvedimento legislativo. Ma si è anche un po' pensato all'avvenire per vedere di studiare se sia il caso di passare allo Stato anche queste linee, utilizzando la esperienza già fatta in 50 anni di esercizio della attuale rete.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Si avrebbe modo di utilizzare qualche guadagno che attutirebbe il *deficit*, con le linee di buon rendimento; si troncherebbe un inutile dispendio per quelle altre che inesorabilmente vanno male.

Ai problemi, ai quali ha accennato l'onorevole Tomba, è opportuno aggiungere quello relativo ai limiti di età.

E così ho esaurito il tema, signor Presidente, rimettendomi per il resto alla relazione scritta.

In questo momento si discute un disegno di legge in materia nell'altro ramo del Parlamento, nei riguardi dell'intera burocrazia. Non è male vederci chiaro in questa situazione che noi creiamo ai ferrovieri, diversa dagli altri pubblici dipendenti. Devo dire che è anche tra gli interessati una certa divergenza; ma una divergenza che si sana assai facilmente.

Chi dissente, tra i ferrovieri, dalla teoria secondo cui andrebbe allungato il termine dei limiti di età, lo fa perché chiede un maggiore vantaggio nella pensione. Il dilemma, quindi, è questo: o pagarli meglio allorché si mettono in quiescenza, e allora non è un male l'aver accorciato i limiti di età, ma se questa possibilità di migliorare il trattamento di quiescenza non c'è (e sarebbe cosa ben fatta, specialmente quando si parla di macchinisti e di fuochisti, di personale ferroviario che viaggia con quelle responsabilità e quei rischi ai quali accennava l'onorevole Tomba), se questo non può avvenire, il ridotto limite di età significa solo affamare cinque anni prima un poveraccio che ha ancora la possibilità di stare alla sua manovella di macchinista, oppure al suo ordigno per la controlleria.

Si tratta di problemi che vanno guardati e che vanno risolti con il più vivo senso di gratitudine e di omaggio al ferroviere. E se alle parole — che sono, senza dubbio, un segno di onore ed una manifestazione della gratitudine del popolo italiano verso chi ha saputo, con sacrifici inestimabili, ricostituire il meccanismo economico della patria — farete seguire anche un segno pratico, certamente questo non farà male a nessuno.

E con questo criterio, onorevoli colleghi, che io vi chiedo, convinto di non chiedervi davvero troppo, di approvare il bilancio dei trasporti.

Ché, se io dovessi chiedere davvero qualche altra cosa alla Provvidenza, io chiederei questo come segno dei pacifici tempi futuri, che diventi una discussione importante quella del bilancio delle ferrovie dello Stato, quella del bilancio delle poste, dei telegrafi e dei

telefoni; che non sia l'amarrezza aspra, qualche volta iraconda, delle nostre discussioni, quella che appassioni l'aula e il paese; che si rientri nella normalità.

Siamo, purtroppo, a questo: che ci pare di chiedere troppo, se, usciti da una guerra, vogliamo evitare di farne un'altra, se, usciti da una sciagura, cerchiamo di salvarci da una sciagura peggiore: ci pare di chiedere troppo!

Ed io voglio augurarmi questo: o che diventi una discussione importante, una discussione sentita, appassionata, quella dei trasporti, o che ridiventi una discussione pacifica, non ingiuriosa, come quella che ieri sera, nella seduta pomeridiana, si è fatta, quella che si riprenderà domani. Sia la legge da votare una inutile garanzia; una legge da non adoperare; una legge venuta fuori da un momento di nostra nevrastenia; che non si avrà modo di usare contro nessuno.

Ed allora, forse, quell'ambiente familiare di ieri sera, dove si sentivano tutte le inflessioni dialettali, dal Piemonte alla Puglia, più legittimamente riprodurrà la nostra aspirazione per i dibattiti futuri: buoni compagni di viaggio, che discutono delle cose di casa loro, delle tettoie delle loro stazioni; buoni compagni di viaggio, che stanno insieme in un compartimento e vedono, ciascuno, più bella la propria città, la propria regione e, anche se parlano dialetti diversi, si intendono — perché la lingua è comune — e comune è lo scopo: fare più bella l'Italia; buoni compagni di viaggio, perché buoni italiani. (*Vivi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

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

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio ringraziamento all'onorevole Spoleti per la sua bella e armoniosa relazione non vuole essere il consueto tributo ad una fatica condotta con quella serietà d'intenti, che è comune ai relatori tutti degli stati di previsione, che è titolo di onore dell'attuale Parlamento e che dovrebbe essere meglio conosciuta ed apprezzata dal paese, ma vuole essere anche l'omaggio del modesto studioso di cose economiche e del ministro dei trasporti ad un saggio, che ricorda da vicino i grandi saggisti italiani della fine del '700 all'ultimo '800, con quella loro prosa solida, compatta, coerente, lucidissima, veri modelli di stile, ignorati o trascurati dalla letteratura ufficiale — e non capisco il perché! — ed insieme contributi scientifici cui la verità attribuisce forse una più felice efficacia di dimostrazioni, di conclusioni, di risultati.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Il ministro dei trasporti è, poi, particolarmente grato all'onorevole Spoleti, non solo per le citazioni che possono accarezzarne la vanità, non solo per la chiarezza di alcune impostazioni, ma per la coraggiosa eloquenza con la quale ha egregiamente cercato di prevenire le critiche di carattere — diciamo così — puramente contabile. Il ministro che presenta al Parlamento un bilancio in disavanzo è quanto meno in una posizione di più o meno palese imbarazzo. Permettetemi di dire che chi vi parla lo è in un modo particolare o più sentito proprio per la sua provenienza dalle finanze e dal Tesoro, dove è stato per alcuni anni al fianco di un uomo — l'onorevole Pella — che ama certamente le entrate, un pochino meno le spese, e che comunque detesta a ragion veduta le spese inutili, perché sa quel che costano al popolo italiano.

La scuola dell'onorevole Pella non è — a parer mio — soltanto scuola di rigida amministrazione, di oculata e tempestiva azione finanziaria ed economica, ma altresì una scuola di alta probità morale. È con questo bagaglio che sono andato ai trasporti ed è, ve lo confesso, con una certa mortificazione che per la seconda volta discuto alla Camera uno stato di previsione che non può — e non lo potrà ancora per alcuni anni — presentarsi con l'immacolata veste del pareggio.

L'onorevole Spoleti osserva che il meno accorto ed esperto dei ragionieri saprebbe senza difficoltà individuare le falle e predisporre il tamponaggio; ma, mentre il bilancio dei trasporti « è, sotto un certo aspetto e per determinati riflessi, il termometro di tutta la vita industriale e commerciale del paese », va altresì osservato che la ferrovia, « so! traendosi alle ragioni della politica, mancherebbe ai più delicati compiti sociali che la rendono uno strumento di solidarietà umana, un elemento di giustizia livellatrice, che giustifica in pieno la necessità di imporre un onere collettivo in ragione appunto di un vantaggio reso alla collettività, facendo cioè pagare, in casi determinati, il contribuente per l'utente ».

Nella parte centrale della sua relazione, giustamente, l'onorevole Spoleti si sofferma, non solo sul carattere di democraticità delle ferrovie e sul loro servizio politico-sociale, ma altresì sui loro rapporti — strettissimi ed imperativi — con la vita economica del paese, non dimenticando, ad esempio, l'apporto all'economia del paese dell'impulso turistico e dell'acquisizione di valuta estera attraverso le esportazioni agrumarie e, io direi, evidentemente, non solo agrumarie.

Su un punto però, mi permetta l'onorevole Spoleti, vorrei fermare l'attenzione degli onorevoli colleghi. La relazione assume senz'altro che « a qualsiasi altro settore, diverso da quello tariffario, debba essere richiesto, in questo momento, il vantaggio economico al quale affidare il benefico accostamento delle due cifre dell'entrata e della spesa », esclamando: « Chi saprebbe premunirci dalle gravi e vaste conseguenze in tutti gli altri settori dell'economia nazionale di un appesantimento delle tariffe? ».

Ora il Parlamento sa che, nel febbraio di quest'anno, sono andate in vigore le nuove tariffe ferroviarie, basate su criteri dettati da una lunga ed attenta esperienza. Ne riparleremo. Non voglio annunciare qui nessun nuovo ritocco: l'attuale momento lo sconsiglia. Ma, mentre mi pare giusto — come ebbi occasione di rilevare anche nel dibattito che si svolse sul bilancio dello scorso anno — che venga attribuito ad altri bilanci il minor introito per i numerosissimi ribassi, che i miei uffici calcolano in un totale che si aggira intorno a 30 miliardi, non sarei così rigido, in linea di massima, sulla intoccabilità delle tariffe, la cui vastissima tastiera può permettere un giuoco tariffario avveduto ed intelligente anche — direi soprattutto — per ragioni economiche di carattere generale. Dove l'impresa può sopportare l'onere del trasporto dei suoi prodotti, non vedo davvero per quale ragione il suo profitto debba essere maggiorato, a spese del contribuente e dell'economia, spesse volte in maniera notevole sulle spese di trasporto.

Di più: permettetemi un sano scetticismo sull'avvenire di quelle aziende che non possono vivere se non alla condizione imperativa di permanenti protezioni doganali, sgravi fiscali, ribassi ferroviari e sollievi di ogni genere e di ogni natura. Quando i costi non sono a posto è una illusione pensare che si potrà vivere all'aria aperta, fuori di una serra estremamente protetta dal più piccolo alito di vento; è un errato calcolo sociale — che nessun sofisma riesce onestamente a difendere — quello che lascerebbe ingigantire imprese che non si troverebbero mai in grado di allineare i loro prezzi ai prezzi internazionali se non a spese della collettività. Risparmio qui le eccezioni, che la dottrina e la politica conoscono e che io pure rispetto: ma il mio accorato avvertimento — se non inciampo in un grosso errore — venga ascoltato, se non si vuole che le dure leggi dell'economia traggano un giorno — che potrebbe essere non lontano — una assai severa ven-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

detta delle troppe illusioni e dei troppi egoismi che ancora appesantiscono il nostro mondo economico.

La mia conclusione, per ciò che ci riguarda più da vicino, contrasta un poco con l'indirizzo sin qui seguito, e per meglio dire con la tradizione: penso che, in materia tariffaria, debba essere concesso dal ministro la massima libertà d'azione. Il trasporto non è più un monopolio delle ferrovie, e le ferrovie saranno sempre regolarmente battute dall'agilità della concorrenza, che conosce a priori le condizioni del trasporto ferroviario. Ed eccoci al gran problema del coordinamento, che resta pur sempre il problema cruciale dell'attuale politica dei trasporti.

Il bravo relatore, ad esempio, affronta l'ipotesi formulata circa l'adeguamento del prezzo del trasporto con l'indice di maggiorazione del costo della vita e conclude che, maggiorando le tariffe di 52 volte rispetto a quelle dell'anteguerra, il complessivo traffico (viaggiatori e merci) avrebbe dato 305 miliardi, con una differenza in più di 149 miliardi, che avrebbero largamente assorbito il disavanzo di 43 miliardi registrato nell'esercizio 1950-51.

L'onorevole Spoleti si preoccupa dei 106 miliardi che avrebbero inutilmente gravato sull'economia nazionale: io sono d'accordo con lui e con gli studiosi — questa volta d'accordo fra di loro — che solo dopo accolto l'impegno assunto di offrire un servizio pubblico nel migliore modo e minor prezzo possibile, l'azienda statale può concedersi di perseguire scopi economici, d'accordo, s'intende, purché i costi comprendano il giusto ammortamento, le opportune riserve per gli ammodernamenti presenti e futuri, e un sia pur modesto premio al capitale.

Senonché, l'ipotesi di questo gravame sull'economia di 106 miliardi non si sarebbe affatto avverata — e non si sarebbe avverata che in piccola misura — perché il traffico si sarebbe in gran parte spostato sulla strada, aggravando forse in modo irreparabile il problema che ci travaglia. E questa è davvero un'insospettata remora agli aumenti tariffari.

Onorevoli colleghi, voi potete facilmente immaginare con quale scrupolo e con quale spietata obiettività io abbia cercato di impadronirmi di tutti gli elementi del problema, respingendo qualsiasi suggestione, o dottrina, o interessata. Ero già arrivato ad una nuova indicazione di massima nel discorso del 28 ottobre dello scorso anno: che l'economia è il banco di prova della tecnica; la tecnica muore o prende altre direzioni, se non su-

pera il riesame dell'economia. Questo concetto sono andato ripetendo sempre, anche per vincere gli ostacoli e le vischiosità che la stessa tradizione — ed è troppo umano — finisce per creare; e devo dire subito che ho trovato nei miei diretti collaboratori, i sottosegretari Mattarella e Focaccia — il compito dei sottosegretari di Stato per i trasporti è particolarmente tipico — e nei bravi direttori generali ingegner Di Raimondo e dottor Cappuccio, la più pronta e, direi, affettuosa comprensione.

Recentemente, parlando ai giovani laureati vincitori dell'ultimo concorso, e che ho desiderato ascoltassero, all'inizio della loro carriera e di una scuola di perfezionamento ripristinata dopo molti anni, il benvenuto e la parola del ministro, ho ribadito il concetto che bisogna togliere dal nostro vocabolario le parole che vogliono comunque significare una « difesa » delle ferrovie. Difendersi vuole dire difendersi da qualcuno, da qualche cosa, per qualche cosa: comunque, da un pericolo. Ora, il compito dei trasporti tutti, di ogni ordine, non può essere che uno: servire l'economia del paese nel modo più utile ed economico. Nessuna prevenzione, di nessun genere: solo l'indagine attenta e spassionata sul mezzo di trasporto, che deve obbedire all'eterna legge, più che dell'economia, della vita: la legge del minimo mezzo per il massimo risultato.

E osservavo a quei giovani: fatevi una sola domanda: sarebbe oggi possibile alla ferrovia assorbire l'intero traffico della strada? Assolutamente no. E d'altra parte sarebbe oggi possibile alla strada assorbire l'intero traffico della ferrovia? Del pari, no. E allora l'esigenza di un coordinamento si pone da sola, e non in termini avversativi.

Si pensi che nel 1951 hanno circolato in Italia 443.855 autovetture; 13.156 autobus (di cui 12.228 nuovi a gasolio), 172.926 motocicli e motocarrozze, 517.456 motoleggere e motoscooters, 298.391 biciclette a motore: un totale di autoveicoli di 1.445.784 per il solo trasporto persone.

Per il trasporto merci hanno circolato 254.570 autocarri; 28.289 rimorchi; 51.031 motocarri e motofurgoni.

La produzione nazionale di autoveicoli è stata di n. 145.553 per un valore di 284 miliardi.

Si sono effettuati complessivamente — compresi i viaggi privati — 29 miliardi di viaggiatori-chilometro con un costo di 259 miliardi; e 15 miliardi e 800 milioni di tonnellate-chilometro di merci con un costo di 362 mi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

hardi: il costo complessivo degli autotrasporti nel 1951 è stato quindi di 621 miliardi, impiegando 800 mila lavoratori nell'esercizio degli autotrasporti e procurando un gettito di tasse automobilistiche di circa 150 miliardi.

Per contro, le ferrovie hanno trasportato, nel 1951, 26.513.309.019 viaggiatori-chilometro (comprese le ferrovie concesse e le tranvie extraurbane) e 11.807.901.284 tonnellate-chilometro di merci (comprese le ferrovie concesse).

Ma le rilevazioni quantitative non dicono ancora l'entità e la complessità del problema. Bisogna dare atto all'iniziativa privata del suo massiccio intervento, subito dopo la guerra, nel sostituirsi ai trasporti ferroviari, la miracolosa ricostruzione non aveva ancora restituito all'antica efficienza.

Gli autotrasportatori hanno grandemente contribuito ad assicurare — alla lettera — la vita del paese. Per altro, si sono determinate alcune situazioni che ritengo mio dovere esporre con assoluta franchezza.

Molti vecchi concessionari si sono trovati nella materiale impossibilità di ripristinare le proprie autolinee per mancanza di automezzi, distrutti o asportati dagli occupanti. Si sono così inserite nel settore dei trasporti su strada nuove imprese, di cui molte hanno iniziato i servizi senza domandare il permesso a chicchessia; e non vuole essere, questa mia, una deplorazione per il mancato permesso: mi rendo conto che, in certi momenti, è meglio fare senza permesso che non fare niente aspettando il permesso. Ma ecco alcuni aspetti della situazione:

a) le linee e i servizi vengono concessi in relazione alle domande presentate da concessionari, senza che l'amministrazione prenda l'iniziativa di istituire linee e servizi lì dove se ne manifesta la necessità. In conseguenza di ciò la distribuzione delle linee nella rete attuale è molto simile a quella che si potrebbe realizzare in un regime di libera concorrenza; esse si addensano nelle zone ricche capaci di alimentare servizi remunerativi e invece sono pressoché assenti per i servizi di pubblico interesse e in particolare nelle zone depresse e in quelle montane. In questo dopoguerra, durante il quale gli autoservizi di linea si sono notevolmente sviluppati e ampliati, non è stato possibile fare in modo che lo Stato intervenisse per colmare i disavanzi di esercizio di quegli autoservizi, che, non potendo praticare tariffe capaci di compensare i costi, avrebbero avuto, se istituiti, gestione deficitaria. Questo fatto ha impedito praticamente la sostituzione di linee ferroviarie a scarso

traffico e deficitarie con autoservizi che sarebbero stati meno deficitari.

b) L'enorme sviluppo delle autolinee nelle zone più ricche ha determinato la sovrapposizione di molte di esse ed in conseguenza l'interferenza tecnica ed economica della loro gestione. È stato molto difficile per l'amministrazione il tentare di conciliare l'esigenza dell'esclusività durante l'esercizio (sulla quale sostanzialmente si imposta l'attuale legislazione) con tale sviluppo. Unico rimedio, largamente applicato, è stato quello dell'obbligo di passaggio a porte chiuse dei nuovi concessionari nelle aree di competenza dei vecchi (divieto di servizio locale). In verità questo rimedio non ha impedito, né impedisce, le incresciose conseguenze delle lamentate interferenze, perché, se esso, come spesso avviene, non è rispettato, se avvantaggiano gli utenti, ma si determinano aspri contrasti fra le imprese interessate; se invece è rigidamente applicato, gli utenti ne soffrono. Il disciplinare i reciproci rapporti fra i vari concessionari in una forma nuova che tenga conto delle esigenze di questi nella misura in cui lo consentono la funzionalità della rete degli autoservizi ed i superiori diritti della collettività utente, è una esigenza ormai improrogabile. Sarà, però, necessario evitare, nei limiti del possibile, l'attuale tendenza alla concentrazione dei servizi nelle mani di poche e grosse imprese monopolistiche; anche le medie aziende hanno, infatti, la loro funzione; occorrerà che l'amministrazione trovi il modo di disciplinarne l'esercizio affinché risulti soddisfacente. Le lamentate interferenze tra concessionari di autoservizi si verificano anche, in forma più grave, con gli esercenti delle linee di trasporto ad impianti fissi ed in special modo con le ferrovie, sia dello Stato che concesse.

c) La tecnica dell'esercizio delle autolinee è gravemente deficiente: il che è anche favorito dalla mancanza della possibilità di una sistematica ed organica vigilanza sulle imprese: ciò deriva dalla frammentarietà degli esercizi, dalla loro diffusione capillare su tutto il territorio nazionale e dalla mancanza di adeguati mezzi da parte dell'amministrazione vigilante. Anche a riguardo della organizzazione degli autoservizi stessi, si deve lamentare la mancanza dei più elementari impianti fissi, atti non soltanto a meglio garantire la regolarità dei servizi, ma anche ad ancorare stabilmente le linee sul terreno e sui percorsi, in modo da dare alle popolazioni che se ne servono la tangibile sicurezza della continuità del servizio. Manca

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

tuttora la divulgazione adeguata delle località di arrivo e partenza, degli orari e delle tariffe, specialmente per linee di diverse imprese che servono una stessa relazione di traffico. Tale mancanza di una adeguata divulgazione consente, purtroppo, agli esercenti di mutare troppo spesso a loro piacere orari e tariffe eludendo la vigilanza dell'amministrazione. Le norme tecniche alle quali sono sottoposti i servizi di linea sono tuttora in uno stato primordiale e non entrano nei dettagli dell'organizzazione aziendale. Ciò ha consentito l'immissione negli esercizi di imprese che non sono sempre in grado di far fronte alle richieste e in particolare alle punte del traffico.

d) I rapporti fra i concessionari e amministrazione sono attualmente molto complicati, perché vengono accentrate tutte le decisioni, dalla istituzione di nuove linee e servizi fino alle semplici intensificazioni di servizi esistenti o a limitate varianti di percorso. Ne segue che l'elasticità caratteristica della tecnica automobilistica, la quale consentirebbe di far fronte prontamente ad ogni possibile variazione delle esigenze del traffico, viene largamente frustrata dalla pesantezza della procedura burocratica. Per converso è da notare che non soltanto le piccole variazioni di cui si è detto, ma anche l'istituzione di linee e servizi del tutto nuovi sono oggetto di quotidiani provvedimenti da parte dell'amministrazione, di guisa che la rete degli autoservizi non ha in nessun momento un aspetto stabile (a differenza di quanto avviene per tutti gli altri mezzi di trasporto), il che ne rende più complicato l'esercizio, l'uso e la vigilanza.

A questo punto, temo di dover dare una forte delusione agli onorevoli colleghi. Logica vorrebbe che io indicassi qui la formula definitiva di una convivenza fra strada e rotaia, forte di un'indagine e di un'esperienza, che, per essere durate, ormai, dieci mesi, non sono state meno intense e, spero, meno fruttuose.

Senonché, proprio la meditata esperienza mi ha convinto, non solo che la traduzione dei principi finalmente formulati in sede applicativa è enormemente difficile, ma che, se si aspettasse la formulazione di un piano generale, con tutti i perfezionamenti legislativi necessari e con la creazione dei necessari strumenti di azione e di controllo, fra qualche anno saremmo ancora qui a discuterne. Il ministero deve agire subito, con una chiara visione degli obiettivi da raggiungere e potenziando al massimo i mezzi a sua disposizione. Deve agire in modo che nulla compro-

metta la applicazione razionale dei nuovi principi e che possa comunque procrastinare lo stato di fatto attuale; deve agire per approssimazioni successive, senza lasciarsi distogliere e deviare da pressioni e da interessi di qualsiasi natura; il che non toglie, ben s'intende, che venga alacramente condotta la preparazione dei nuovi istituti e dei nuovi organismi.

È una linea di condotta che credo di aver seguito fin qui e che mi pare veramente la sola che possa portare a risultati concreti e non illusori.

È noto che ho ritirato il disegno di legge per il Consiglio superiore dei trasporti: tranquillizzo subito il bravo relatore, dicendo che la formulazione di quel disegno di legge non mi piaceva; e che l'ho ritirato soltanto per presentarne uno diverso, che, a mio parere, dovrebbe meglio rispondere a quel molto, forse a quel troppo, che si chiede e che si spera da un così alto consesso. Più specialmente non mi poteva interessare di sentire in consiglio una quarantina di funzionari, che stimo molto e di cui come ministro sono orgoglioso, perché credo — e l'ho sentito dagli stessi ferrovieri stranieri — che la burocrazia ferroviaria italiana sia la più preparata fra tutte le consorelle estere; ma francamente i miei funzionari li posso sentire ogni giorno, e non c'è davvero bisogno di una legge perché io li possa raccogliere ed ascoltare. Non dovranno mancare, s'intende, i funzionari nel Consiglio superiore: ma ciò che interessa al ministro è soprattutto di sentire le categorie interessate, industriali, esercenti di linee di trasporto, consumatori; e di cercare dei collegamenti con i ministeri affini: soltanto così il Consiglio superiore potrà avere gli uomini e gli elementi di giudizio adatti per una sintetica visione del problema, e per l'elaborazione di opportune norme di coordinamento.

È anche noto alla Camera che il ministro Campilli ha creato una commissione, presieduta dal presidente del Consiglio di Stato, Severi, per la riforma dell'amministrazione ferroviaria; chi vi parla ha a sua volta nominato il 17 marzo di quest'anno una commissione di studio, presieduta dal consigliere di Stato professor Pescatore, con il compito di rielaborare le norme contenute nella legge 23 settembre 1939, n. 1822, che regola la concessione e l'esercizio dei servizi pubblici automobilistici affidati all'industria privata.

Come gli onorevoli colleghi vedono, le commissioni di studio più strettamente necessarie sono formate; e bisogna dar loro il tempo di presentare le necessarie conclusioni.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Lo stesso relatore, del resto, avverte che è necessario andar cauti, essendo le formulazioni teoriche ancora incerte e quanto mai postulanti il rasserenante collaudo di più lunghe e più chiare esperienze; siamo infatti — e concordo pienamente — « nella fase acutamente polemica di un problema, che non è ancora di sovrapposizione tra due mezzi che non sopportino possibilità di coesistenza e sollecitino la drastica drammaticità di un giudizio, ma non tollera più che il mezzo nuovo sia considerato soltanto il comodo ausiliario del mezzo meno recente ».

Arriveremo, dunque, alla riforma strutturale già auspicata dall'onorevole Angelini e qui ripetuta da tutti i relatori, ma mi si permettano, intanto, alcune osservazioni.

Teoricamente, non v'ha dubbio che l'accentramento in un unico dicastero delle competenze afferenti diversi sistemi di trasporto determinerebbe una definizione rapida di numerose questioni economiche e tecniche.

In concreto, però, è da tener presente che i trasporti terrestri, marittimi e aerei, pur essendo retti da principi economici generali comuni a tutti i trasporti, si differenziano sostanzialmente fra loro non solo dal punto di vista tecnico, ma per il mezzo in cui si svolgono (via terrestre, marittima o aerea) e per il campo d'azione ad essi assegnato. Per quanto riguarda particolarmente la navigazione aerea, la civile e la militare hanno oggi interesse a mantenere la loro stretta collaborazione per una più rapida evoluzione tecnica sia dei mezzi, che delle modalità d'esercizio; senza contare che gli aerodromi sono oggi comuni alle due aviazioni. Il problema dell'aviazione civile si porrà — per altro — molto presto.

La marina mercantile ha assunto un assetto definitivo, con compiti di ampia portata, che difficilmente potrebbero essere compresi nella struttura di una semplice direzione generale di ministero.

Il coordinamento fra i trasporti terrestri, marittimi ed aerei dovrebbe essere compito particolare del consiglio superiore dei trasporti: coordinamento, diciamo, al vertice.

Per ciò che riguarda, in particolare, i trasporti terrestri, il coordinamento trova oggi soltanto nel ministro il punto d'incontro fra le due branche delle ferrovie dello Stato — azienda autonoma che assomma funzioni di governo alle sue specifiche di gestione — e della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione: aggiungo che manca quasi completamente un coordinamento con i lavori

pubblici, per quello che è il sempre più scottante problema della strada.

È ovvio che il problema non può essere affrontato e risolto se non in sede di riforma generale della compagine burocratica.

Il criterio di azione di cui vi ho dianzi accennato mi ha però indotto a proporre una prima realizzazione, che, se accettata dagli organi competenti, contribuirebbe a risolvere subito e in concreto molti problemi di coordinamento, mentre è in atto una vasta ricerca statistica, direi un vero e proprio censimento, che possa dare un quadro generale dei mezzi di trasporto a disposizione del paese.

Mi sono cioè convinto che le diversità geomorfologiche delle varie regioni del nostro paese, la loro differente struttura economica, la loro diversità per ciò che riguarda la densità della popolazione e i raggruppamenti delle dimore umane, sono tutti fattori che contribuiscono ad atteggiare con aspetti sostanzialmente diversi da luogo a luogo, in Italia, i rapporti tra i vari sistemi di trasporto, creando conseguentemente problemi specifici, a cui soluzione richiede più l'applicazione di criteri particolari che l'adozione di principi generali.

Quelli che io chiamerei « intendenti dei trasporti » — forniti di un ufficio amministrativo di modesta entità, da attrezzarsi con personale comandato, e che avrebbero a loro disposizione gli organi periferici attualmente esistenti del Ministero dei trasporti — avrebbero il compito specifico di attuare il coordinamento tra i trasporti terrestri nell'ambito territoriale di loro giurisdizione, seguendo le direttive a loro impartite dal centro.

È ovvio che dovrebbero riunirsi collegialmente e regolarmente presso il Ministero dei trasporti, insieme con i direttori generali e con i capi dei più importanti servizi, per affrontare i problemi di interesse generale ed esaminare gli aspetti comuni di problemi particolari, concretando direttive ed avviando così gradualmente lo studio e la disciplina del coordinamento verso fasi più concrete.

Questa mia proposta è già stata avviata agli uffici competenti e non posso che augurarmi che trovi al più presto gli assentimenti necessari per l'ausilio di cui il solo attuale coordinatore — il ministro — ha ormai imperiosamente bisogno, in attesa che le auspiccate riforme strutturali trovino il loro posto nella riforma burocratica finalmente e attivamente allo studio presso la Presidenza del Consiglio.

Intanto una parola di conforto può venire, e non soltanto dalla quotidiana e fervida attività del Ministero, che la vita accelera

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

più che non si pensi i naturali assestamenti: trattative internazionali in atto, ad esempio, tendenti ad impostare sul piano europeo la soluzione dei maggiori problemi ferroviari del momento, mettendo in comune, a vantaggio di tutti, l'esperienza e la capacità degli esperti delle varie amministrazioni, sono già pervenute ad alcuni risultati di notevole interesse, quali, ad esempio, la realizzazione dei prototipi di modernissimi carri *standard* delle tre grandi categorie (coperti, scoperti, pianali); e a un *pool* di veicoli merci, da costituirsi con l'apporto di un determinato numero di carri da parte delle varie amministrazioni.

L'Italia ha dato la propria adesione di massima, perché è chiaro il vantaggio di utilizzare indifferentemente anche nei trasporti internazionali tanto i propri carri che quelli esteri, consentendo di ridurre o di eliminare in gran parte lunghi percorsi a vuoto, di risparmiare le spese per i noli, e, in definitiva, di ridurre la consistenza dei singoli parchi; mentre non occorre quasi sottolineare il valore morale di un gesto che vuol portare un contributo all'unificazione e alla riconciliazione europea.

Sempre in tema di coordinamento, troppo lungo sarebbe elencare il fattivo lavoro delle varie commissioni per i servizi sostitutivi ed integrativi dei trasporti ferroviari, per i problemi relativi agli autotrasporti merci, per la pianificazione delle linee di trasporto, per le comunicazioni di Roma: è un lavoro silenzioso di cui esteriormente non appaiono che i risultati finali quando (purtroppo superando spesso resistenze locali, che si dimostrano alla fine irragionevoli, ma che producono intanto delle notevoli perdite di tempo) servizi automobilistici e camionistici vengono a sostituire e più spesso ad integrare la rete ferroviaria; quando si raggruppano organicamente — ed è una tela che dovremo pazientemente tessere con tutta la necessaria tenacia — i servizi di trasporto di varia natura; quando si disciplina il rilascio di autorizzazione per gli autotrasporti.

È insomma quel quotidiano lavoro di approssimazioni successive di cui ho dianzi parlato, e che a qualche sciocco sembra « ordinaria amministrazione », mentre rappresenta lo sforzo diuturno, instancabile, intelligente ed onesto dei quadri responsabili di un grande e complesso organismo per dare alla fine all'economia del paese, al minor costo sociale possibile, quel grande tessuto connettivo che è rappresentato dai moderni mezzi di trasporto.

Sulla motorizzazione civile e i trasporti in concessione risparmio le osservazioni di natura contabile, del resto ottimamente fornite dal relatore, per permettermi di segnalare alla Camera alcuni punti di notevole interesse.

È stato recentemente approvato dalla Camera dei deputati, nella seduta del 29 aprile 1952, con il consenso unanime di tutti i settori, il disegno di legge recante provvedimenti per l'esercizio ed il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto in concessione all'industria privata.

Questo disegno di legge, la cui importanza va al di là dei particolari provvedimenti finanziari previsti a favore dei vari esercizi di trasporto, costituisce in effetti la base di un riordinamento generale del settore dei trasporti in concessione e ad un tempo una prima realizzazione dell'auspicato coordinamento dei trasporti.

È noto il profondo stato di decadenza in cui, da ormai troppo tempo, versano queste linee; decadenza che riflette sia le condizioni tecniche di esercizio sia la situazione economica delle società concessionarie, ma ancor più si riferisce al fatto che le esercizioni non adempiono più, oggi, alle funzioni proprie dell'industria privata. Eccettuati pochi casi, fra cui alcune aziende vitali che hanno gradatamente provveduto con i mezzi propri ai necessari rinnovamenti, la gran parte delle imprese concessionarie svolge l'esercizio con mezzi, materiale rotabile ed impianti nettamente superati ed inadeguati alle necessità del traffico. Una causa di questa decadenza tecnica è stata indirettamente la guerra e il conseguente periodo di inattività dei rinnovamenti; ma si deve riconoscere che la guerra non giustifica da sola il presente stato di cose. Anche nell'anteguerra poche erano le aziende che provvedevano al rinnovamento dei propri impianti e mezzi d'esercizio. Su 5400 chilometri di ferrovie, soltanto 1100 chilometri erano elettrificati, poche altre linee erano esercitate con mezzi *Diesel* (utilizzati questi ultimi non sistematicamente, ma in via sporadica), talché si può affermare che già all'inizio della guerra la maggior parte degli esercizi era invecchiata e superata.

La nuova legge dell'ammodernamento è applicabile all'intero settore delle linee in concessione e risponde a questi fondamentali criteri: discriminare le linee che hanno ancora una ragione di esistenza economica e sociale da quelle ormai inutili e superate nei confronti dello sviluppo automobilistico; con ogni mezzo possibile rimettere le prime in condizioni di adempiere alle loro funzioni

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

riconosciute ancora vitali; riportare su di un piano industriale la funzione dell' esercente privato adeguando i patti di concessione alle mutate condizioni attuali, abolendo, quindi, il regime dei sussidi integrativi.

La legge, dopo una elaborazione attenta ed approfondita, appare articolata in forma chiara, precisa, tale da permettere al Governo una applicazione pronta ed efficace. Secondo quanto risulta dai piani preliminari predisposti dall' ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, e che entro breve termine dovranno tradursi in un piano definitivo rispondendo a quanto prescritto dall' articolo 1 della legge, sono chilometri 1250 di ferrovie che fruivano delle sole rivalutazioni delle sovvenzioni, mentre chilometri 3250 saranno tenuti ad operare il rimodernamento dei sistemi di esercizio usufruendo, oltre che della rivalutazione delle sovvenzioni, dei contributi sessennali. Non è ancora dato di stabilire per quali linee possa prevedersi la sostituzione con servizi automobilistici: le previsioni vanno sugli 800 chilometri; occorrerà agire con estrema prudenza, ma anche con ferma decisione, qualora sia accertata l' esistenza delle condizioni previste dalla legge (strade parallele e parità di tariffe). In ogni caso l' obbligo di ricorrere al Parlamento (articolo 1) garantisce gli utenti da qualsiasi provvedimento che rappresenti la soppressione di un servizio di trasporto.

Le diverse entità del limite chilometrico della nuova sovvenzione di esercizio, che da 600 mila lire giunge fino ad 1 milione e 400 mila lire per le linee dell' Italia meridionale e insulare, sono un' ulteriore garanzia che saranno tenute presenti quelle ragioni di preminente interesse sociale, al di sopra di una ristretta valutazione del bilancio economico, per una doverosa valorizzazione di queste linee.

Ho preso l' iniziativa di una società per azioni, il cui capitale sarà interamente sottoscritto da enti controllati dallo Stato: essa costituisce, a parer mio, un interessante contributo alla disciplina del settore delle autostazioni per autolinee e alla soluzione del problema del riordinamento.

Le attuali condizioni di esercizio delle autolinee sono tali che esse non rispondono a molti dei fondamentali requisiti cui un pubblico servizio dovrebbe soddisfare. Tra questi i più importanti sono: la concentrazione degli scali (arrivi, partenze e transiti) in luoghi stabilmente fissati per ogni centro abitato e notificati agli utenti (attualmente avviene che ciascuna impresa ha un proprio centro

di raccolta, contribuendo così a fare degli autoservizi non una rete organica, ma un disordinato cumulo di linee a sé stanti); la divulgazione degli orari: con ciò si deve intendere non la semplice notizia delle corse di ogni singola azienda, ma la pubblicazione degli orari delle varie corse che le diverse imprese effettuano su ogni relazione di traffico, con l' indicazione delle coincidenze con linee di altre ditte nonché con ferrovie, tranvie e linee di navigazione, con la distinzione in corse giornaliere, settimanali, festive, mercatali, operaie, limitate, ecc., ed infine con la specificazione degli eventuali obblighi di passaggio a « porte chiuse »; l' assidua vigilanza dell' autorità concedente, vigilanza ora insufficiente, soprattutto per la scarsa disponibilità dei mezzi di cui l' amministrazione dispone in confronto del compito da svolgere, reso più complicato dalla « polverizzazione » delle linee e dei servizi e dalla loro diffusione capillare su vaste aree; il disagio degli utenti e l' irrazionale utilizzazione dei mezzi in dipendenza dell' applicazione degli obblighi di passaggio a « porte chiuse » in determinati tratti (in conseguenza di tali limitazioni, infatti, gli utenti non possono giovare di talune corse di transito, anche se i relativi orari sono per loro più adeguati di quelli offerti dal concessionario esercente nella zona, o se i veicoli sono meno affollati e quindi i viaggi più comodi). Vi dimostrerò ora come l' impianto di autostazioni agevolerebbe il superamento delle predette deficienze.

La concentrazione degli scali è la conseguenza immediata della costituzione delle stazioni; la notificazione della loro ubicazione sarebbe automatica e di immediato e semplice conseguimento. La pubblicazione e divulgazione degli orari potrebbe avvenire attraverso il vigile intervento dell' amministrazione, per mezzo di quadri e tabelle esposte nelle stazioni; le stazioni verrebbero a costituire dei punti di passaggio obbligati con modalità d' esercizio anch' esse obbligatorie e rese note agli utenti: ne deriverebbe un immediato e diretto controllo sui servizi da parte del pubblico, il quale sarebbe messo in grado di confrontare le « promesse » esposte sugli orari (che sono poi gli obblighi imposti dall' amministrazione ai concessionari) con l' effettiva realtà degli esercizi. Per rendere più efficace questo controllo diretto del pubblico basterebbe apporre nelle stazioni degli avvisi con l' indicazione dell' autorità di vigilanza cui indirizzare i reclami. Le stazioni costituirebbero altresì dei punti ove sarebbe agevole effettuare rilevamenti, anche statistici, sulle varie corse di

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

passaggio, nonché rilievi concernenti ad esempio la puntualità, correttezza, affollamento, efficienza tecnica dei veicoli, ecc. Controlli sistematici potrebbero essere eventualmente istituiti mediante l'impianto, nelle stazioni, di orologi marcatori ove le imprese fossero obbligate a far punzonare schede di viaggio da inviare, a fine corsa, all'autorità di vigilanza. È da tener presente al riguardo che l'orario è uno dei mezzi più efficaci per effettuare il coordinamento: il suo rispetto quindi è essenziale per la buona organizzazione dei trasporti. Nelle stazioni potrebbero essere istituite biglietterie comuni, il che renderebbe necessari accordi tra le imprese esercenti per il regolare funzionamento del servizio. Ma tali accordi, con l'intervento, se necessario, dell'autorità di vigilanza, potrebbero essere estesi fino all'adozione, almeno nei casi più importanti, di opportuni sistemi per il rilascio dei biglietti, allo scopo di eliminare gli obblighi di passaggi a « porte chiuse » e consentire agli utenti di far uso della corsa che più loro aggrada, da qualsivoglia azienda gestita. Sarebbe così possibile sostituire all'attuale mezzo di protezione del concessionario titolare un altro sistema, basato sulla ripartizione (da farsi a cura della stessa biglietteria in proporzioni convenute e riconosciute eque dalle parti interessate e dall'amministrazione) dell'incasso di ogni biglietto fra l'impresa che effettivamente ha eseguito il trasporto e quella che avrebbe avuto il diritto ad eseguirlo.

Ed eccomi ai nuovi investimenti e programmi di lavoro.

Le opere per nuove costruzioni, di cui vi risparmio l'analisi, assommano a 33.636 milioni di lire, così ripartite:

ferrovia Trento-Malè, milioni 2.754,6; tranvie vicentine, 865; prolungamento ferrovia Genova-Casella, 5; ferrovia Umbertide-Sansepolcro, 2.210; ferrovia sangritana, 3.994,4; prolungamento ferrovia Roma-Lido, 1.072; variante linea dei Castelli, 380; variante ferrovia Roma-Fiuggi, 1.355; potenziamento tronco iniziale ferrovia Roma-Viterbo, 2.793; ferrovia metropolitana di Roma, 6.256; ferrovia circumflegrea, 1.300; ferrovia Bari-Barletta, 4.020; ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore, 2.930; ferrovia Schettino-Regalbuto (completamento), 701; ferrovia Alcantara-Randazzo, 3.000; totale milioni 33.636.

Quello delle strade è un grosso problema strettamente connesso con tutta la politica dei trasporti: non mi è sfuggito, come non è certamente sfuggito al ministro dei lavori

pubblici, cui ho recentemente indirizzato la proposta ufficiale di conversazioni per lo studio delle possibilità di un affiatamento più stretto fra i due dicasteri.

In questa sede, desidero assicurare il relatore che non ho dimenticato il problema del passaggio ai Trasporti del servizio delle nuove costruzioni ferroviarie. In data 9 marzo il ministro Aldisio mi rispondeva con una lunga lettera, in cui è riaffermato il criterio che ai trasporti dovrebbe spettare il mero esercizio del traffico e la mera specializzazione nella tecnica dei veicoli, lasciando ai Lavori pubblici l'attività relativa alle costruzioni, ricostruzioni e riparazioni delle opere ferroviarie.

Spesso il torto e la ragione non si dividono con un taglio netto: il problema è delicato, ma troverà le sue decisioni attraverso il Consiglio superiore dei trasporti e la riforma burocratica.

Ed ora alcune osservazioni sullo stato di previsione delle ferrovie. Cominciamo con l'entrata.

Considerata l'attuale situazione del traffico e tenuto conto, naturalmente, delle modificazioni tariffarie entrate in vigore il 1° febbraio del corrente anno, i prodotti del traffico per l'esercizio 1952-53 si possono preventivamente valutare, oggi, intorno a 174 miliardi complessivamente.

I 142 e i 153 miliardi realizzati, rispettivamente, nel 1949-50 e nel 1950-51, e i 165 miliardi di prodotti presumibilmente realizzabili nel 1951-52 non consentirebbero la previsione, per l'esercizio successivo, di un'ulteriore crescita di ben 14 miliardi.

La previsione di un introito di 179 miliardi sembra, pertanto, ottimistica; ciò anche tenendo conto che la situazione economica generale è notoriamente, al presente, di stasi relativa. L'andamento futuro del traffico, strettamente legato agli sviluppi di detta situazione, non è comunque prevedibile con soddisfacente approssimazione a così notevole distanza di tempo.

Circa i noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, in corso di approvazione essendo la maggiorazione del 150 per cento sui noli internazionali e data la tendenza all'aumento dei noli medesimi, la somma di lire 570 milioni, ad essi relativa, iscritta nello stato di previsione, dovrà essere elevata a 1033 milioni, tenuto presente che la maggiorazione, se approvata, avrà effetto dal 1° gennaio 1953.

Circa i corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e il nolo di materiali diversi dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

l'iscrizione in bilancio di 100 milioni in più rispetto al preventivo 1951-52 (da 700 a 800 milioni) dimostra il confortante aumento del traffico a mezzo degli stabilimenti raccordati, aumento che è confermato dalle seguenti cifre relative ai 2 mila stabilimenti raccordati alla rete ferroviaria:

carri caricati: nel 1949 761.234, nel 1950 802.282, nel 1951 984.961; carri scaricati: nel 1949 874.033, nel 1950 899.524, nel 1951 1.139.405.

La politica di agevolare gli utenti dei raccordi ferroviari dà i frutti sperati; ne intensifica l'utilizzazione, ed apporta maggiori introiti al traffico costituendo un ottimo mezzo di concorrenza.

E passiamo alla spesa, cominciando da quella relativa alle competenze al personale.

Nella relazione al disegno di legge si rileva che la consistenza numerica del personale si è considerata come destinata a restare, nel complesso, sostanzialmente immutata. È però da tener presente che, in talune categorie di personale, si ha già una situazione notevolmente deficitaria, come ad esempio, fra il personale delle squadre rialzo e delle officine di grande riparazione di veicoli (che impedisce un completo sfruttamento degli impianti ed obbliga ad un maggior ricorso all'industria privata, nonché ad immobilizzazione del materiale ed a spostamento tra una località e l'altra), la persistente carenza di personale di macchina stabile e di manovalanza dei tre servizi dell'esercizio e, tra il personale degli uffici, la deficienza di disegnatori che non permette, agli uffici studi della trazione, di dare tutta quella produttività che un adeguato completamento potrebbe consentire. È però già stato impostato un certo programma di concorsi, che potranno portare all'alleggerimento della situazione attuale.

Critica appare la situazione dei quadri del personale dirigente (ramo ingegneri), quadri che si stanno impoverendo in modo preoccupante, mentre i costanti progressi tecnici ed organizzativi dell'azienda richiederebbero un miglioramento quantitativo e qualitativo della categoria. È da pensare alla opportunità di migliorare le condizioni economiche dei nuovi assunti per invogliare i giovani laureati, con buona preparazione di studi e con buone attitudini ai posti di responsabilità, ad intraprendere la carriera ferroviaria.

Dopo la presentazione dello stato di previsione, è intervenuta la legge 8 aprile 1952, n. 212, per effetto della quale le spese relative al personale verranno aumentate di 11.250 milioni, ivi compresi il contributo al fondo pen-

sioni ed altri oneri riflessi, nonché il carico della gestione delle officine.

A proposito di spese relative al personale è da osservare che la voce « forniture, spese ed acquisti » comprende, oltre agli oneri per l'acquisizione del minuto materiale di esercizio di consumo, anche le spese per l'appalto dei servizi sussidiari ed accessori (in genere manovalanza), che sono essenzialmente spese di personale, perché oggetto delle prestazioni contrattuali è l'espletamento di servizi per mezzo di manodopera privata.

Pertanto, potrebbe essere preferibile che queste spese fossero tenute distinte, in apposito capitolo, ed avessero riconosciuto, come quelle a titolo personale, un carattere obbligatorio, sia per la loro natura, sia perché al sistema dell'appalto necessita ricorrere in una certa misura anche in dipendenza della sospensione e del differimento delle assunzioni. Attualmente la manodopera cosiddetta appaltata, costituita soprattutto dalla manovalanza, oscilla fra le 18 mila e le 29 mila unità; ad essa si aggiungono circa 14 mila agenti della categoria degli straordinari. Circa quest'ultima categoria è da rilevare che è già stato approvato dal Consiglio dei ministri e verrà presentato alle Camere un disegno di legge per il passaggio a ruolo di tutto il personale straordinario maschile e femminile, anche in eccedenza alle piante, mediante accantonamenti annuali per l'assorbimento graduale delle eccedenze.

L'andamento generale dei prezzi delle materie industriali sul mercato italiano nel suo insieme e nei mesi finora trascorsi dell'attuale esercizio finanziario non ha assunto una propria fisionomia caratteristica, avendo accusato qualche incertezza ed avendo manifestato delle oscillazioni ora in un senso ora nell'altro.

È, per altro, da notare che il corrente esercizio ha ereditato gli alti prezzi verificatisi nella fine dello scorso esercizio e nei quali aveva culminato la decisa tendenza rialzista, presentatisi all'inizio dell'esercizio stesso.

A questa tendenza non aveva potuto, com'è noto, sottrarsi il mercato nazionale, malgrado la politica economica tendente a salvaguardare la stabilità monetaria, per gli inevitabili riflessi della tensione del mercato internazionale, dominato da forti eccedenze delle richieste per gli sviluppi degli avvenimenti coreani ed influenzato dai programmi di armamento e dagli acquisti strategici, oltre che da probabili movimenti speculativi.

Pertanto, e prendendo come basi i numeri indici dei prezzi all'ingrosso raccolti e pub-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

blicati dall'Istituto centrale di statistica, ma riferiti ai soli materiali che maggiormente interessano l'amministrazione ferroviaria, si riscontra un andamento dei prezzi che si è aggirato nel periodo luglio 1951-febbraio 1952 sull'ordine dell'11-12 per cento rispetto ai prezzi medi dell'esercizio 1950-51, e precisamente per le voci più importanti: 13,3 per cento per i combustibili liquidi e solidi e per i lubrificanti, 11 per cento per i prodotti delle industrie metalmeccaniche, 26 per cento per i legnami, 17,8 per cento per i prodotti cartari. Da quanto precede deriva che la previsione di spesa per la gestione autonoma dei magazzini avrebbe dovuto aggirarsi, per l'esercizio 1952-53, su 84,5 miliardi; la limitazione invece a 75 miliardi — pari a quella per l'esercizio 1951-52 — è ispirata alla fiducia di poter contenere, mediante la collaborazione di tutto il personale, i consumi e conta sulla probabilità che i prezzi del carbone e dei materiali siderurgici possano subire una flessione.

La cifra di 30 miliardi esposta quale spesa per la manutenzione del materiale rotabile (pagina 54 dello stato di previsione) sarà sufficiente per il futuro esercizio e per il successivo 1953-54, soltanto perché si considera come pacifico di integrare detta cifra con altri 10 miliardi per esercizio destinati alla eliminazione di danni di guerra e al miglioramento del materiale. La cifra verso cui si penderà, a sistemazione del parco avvenuta, non si può ora precisare, perché esistono ancora vari elementi di incertezza; si può tuttavia presumere che la cifra necessaria, a regime, sarà entità un po' più limitata di quella complessiva (30 + 10 miliardi) attualmente occorrente, purché non si verifichino nel frattempo notevoli variazioni in corso.

Per i motivi già esposti a proposito dei noli attivi (entrata), la previsione di spesa relativa ai noli passivi di materiale rotabile, di 370 milioni, dovrà essere elevata a 800 milioni.

Accenno ora alle altre spese. È logico che si facciano tutti gli sforzi per comprimere le spese quando ciò sia possibile.

Per esempio, la spesa del carbone (una delle più rilevanti), che ammonta a 24 miliardi, viene attentamente seguita attraverso il suo consumo e contenuta, oltre che con appropriate disposizioni tecniche, anche con l'incentivo assai efficace dei premi di economia. Un esempio dei risultati conseguiti in questo campo è il seguente: mentre nell'esercizio 1946-47 sono stati consumati per tonnellate-chilometro-virtuale di treno completo

chilogrammi 0,0508, nell'esercizio 1950-51 sono stati consumati chilogrammi 0,0352, cioè solo il 69 per cento, e si prevede che nell'esercizio 1951-52 il consumo non sarà superiore a quello suindicato. Siamo, quindi, ormai molto vicini ai chilogrammi 0,0321 dell'anteguerra, che però erano dipendenti soprattutto da qualità di carbone più pregiate ed uniformi, in confronto di quelle usate attualmente.

Ma non tutte le spese possono venire compresse senza portare squilibri in altri campi. Per esempio, tutte le spese che sono legate alla regolarità e sicurezza dell'esercizio, alla rapidità di resa dei trasporti, al conforto ed alla comodità del viaggiatore, trovano abbondante contropartita in un incremento di introiti, che certamente esiste anche se non immediatamente percepibile.

Passerò ora a trattare dei nuovi investimenti e programmi di lavoro.

Tra le spese complementari per l'esercizio 1952-53 figurano 1.790 milioni per il rinnovamento del materiale rotabile. La modestia della cifra è dovuta alla circostanza che, nello stesso esercizio, vi saranno ancora dei rotabili nuovi da consegnare in conto ricostruzione. Negli esercizi successivi occorrerà certamente irrobustire il programma di rinnovamento e probabilmente sarà necessario modificare, aumentandole, le quote di commisuramento ai prodotti del traffico per poter disporre di una somma maggiore allo scopo di non restare in arretrato, dopo la ricostruzione fatta nel dopoguerra, con il rinnovamento del parco, la cui efficienza è condizione essenziale per un esercizio economico. Continuamente le ferrovie dello Stato sono chiamate a predisporre mezzi per determinati servizi, con un criterio di specializzazione che va sempre più diffondendosi fra tutte le amministrazioni ferroviarie. Ancora modesta, fra le stesse spese complementari (migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale), è la somma per migliorare le attrezzature degli impianti di riparazione dei rotabili. I progressi tecnici del ramo delle lavorazioni meccaniche sono continui e rapidi; conviene sfruttarli nella maggior misura possibile, perché essi apportano certamente o economie di esercizio o altri vantaggi non trascurabili. Lo stesso vale per il miglioramento dei mezzi tecnici di esercizio (collegamenti telefonici, apparati centrali, mezzi di manipolazione delle merci, ecc.), che oltre alle economie apportano un elevato contributo alla sicurezza dell'esercizio. In questo campo si stanno già concretando provvedimenti in-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

tesi al miglioramento degli apparati centrali idrodinamici, mediante l'impianto di un nuovo dispositivo per il controllo elettrico dei deviatori e la sostituzione del segnalamento di seconda categoria in numerose stazioni.

Anche la quota di 3,3 miliardi destinata al rinnovamento dell'armamento, deve considerarsi molto al di sotto delle reali necessità. Deve tenersi presente che dalle buone condizioni della via si ricavano cospicui vantaggi economici per minore usura del materiale rotabile e per la possibilità di più elevata velocità.

L'amministrazione ha anche predisposto un programma di urgentissimi lavori di rinnovamento di binari, non più differibile, da eseguire entro il 1953 (indipendentemente dal programma di 160 miliardi di cui si dirà appresso) e che comporta per l'esercizio 1952-53 una spesa di 4 miliardi.

La rilevante usura delle rotaie ed i danni ingenti causati all'armamento dalla guerra debbono venire ancora eliminati per una notevole aliquota. Vi si provvederà in parte con il piano dei 160 miliardi, ma occorre tener ferma la necessità di riportare al livello annuo normale di chilometri 532 il rinnovamento dei tratti continui di binario.

Nel mio intervento del 28 ottobre dello scorso anno ho fatto una elencazione dei danni riportati dagli impianti ferroviari a causa delle avversità atmosferiche in quel mese: ad essi, altri danni ingenti si sono successivamente aggiunti in varie parti della penisola.

È oggi possibile riepilogare la situazione ed indicare i provvedimenti, al riguardo adottati, facenti capo al capitolo «spese complementari»: danni in Sicilia dello scorso ottobre 1951: sono tuttora in corso ed in parte sono ancora da iniziare i lavori a carattere definitivo per la riparazione dei danni subiti dalle varie linee riattivate provvisoriamente, ad eccezione della linea Noto-Pachino che è ancora interrotta e di cui è stata approvata la proposta per il ripristino (nel totale è prevista una spesa di 700 milioni); danni in Calabria dello scorso ottobre 1951: sono tutti in corso di ripristino; danni in Sardegna dello scorso ottobre 1951: i lavori di ripristino hanno importato una spesa di circa 16 milioni.

Danni di proporzioni maggiori sono quelli relativi alla frana fra Preglia e Varzo, avvenuta il giorno 12 novembre 1951, sulla linea Domodossola-Iselle, riattivata provvisoriamente a semplice binario il 27 dicembre 1951, con una spesa di 150 milioni: i provvedimenti a carattere definitivo consistono nella devia-

zione a monte della linea per un tratto di circa chilometri 1,2, ivi compresa una galleria della lunghezza di circa 800 metri; la relativa spesa, approvata con decreto numero 2871 del 30 gennaio 1952, ammonta a lire 896 milioni; i lavori sono in corso e se ne prevede l'ultimazione entro l'anno 1952. Altri danni di gravissime proporzioni sono poi quelli relativi alla inondazione della valle del Po dello scorso novembre 1951: la linea Bologna-Padova è rimasta interrotta dal 16 novembre 1951 e fu ripristinata il 10 aprile 1952; anche la linea Rovigo-Chioggia è rimasta interrotta gravemente: sono tuttora in corso i lavori di ripristino definitivo di tutti gli impianti danneggiati; l'importo di spesa sarà nell'ordine dei 285 milioni per la Rovigo-Chioggia e dei 320 milioni per la linea Bologna-Padova.

Nuovo programma di lavoro: nel mio intervento dell'anno scorso ho pure elencato, nelle linee generali, il programma di ricostruzione ed aumento patrimoniale della rete, da espletare con i noti 160 miliardi. Insistenti premure sono state fatte da numerosi parlamentari perché le comunicazioni del Mezzogiorno venissero potenziate con mezzi più cospicui di quelli previsti dal cennato programma; perciò, oltre a tale programma, l'amministrazione ne ha elaborato un altro (detto dei 75 miliardi, a carico della Cassa per il Mezzogiorno) diretto particolarmente a potenziare i trasporti ferroviari nell'Italia meridionale e nella Sardegna.

Le ragioni che si sono imposte per l'adozione del suddetto programma si possono riassumere come segue:

a) nell'ultimo biennio, il traffico della Sicilia per il continente ha subito un incremento del 23 per cento e quello inverso del 43 per cento, mentre il carico in partenza dalla Calabria è sensibilmente cresciuto;

b) le punte stagionali di traffico superano talora del 50 per cento le medie giornaliere, e questo squilibrio potrà accentuarsi in relazione ai vasti programmi di lavori di bonifica finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno, sia in Sicilia che nelle Calabrie e in Basilicata; dal quale programma derivano nuove esigenze di trasporti che è necessario fronteggiare con progressività e tempestività;

c) oggi la linea tirrenica della Calabria è completamente saturata e da tale saturazione derivano difficoltà nella circolazione dei treni: d'altra parte la linea ionica è assolutamente inadeguata, per le condizioni dei ponti, dell'armamento, dei piazzali di stazione, a smaltire un intenso traffico come sus-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

sidiaria della linea tirrenica; in caso di interruzione di quest'ultima, la ionica non sarebbe in condizioni di assorbire che una piccola parte del traffico da e per la Sicilia, per cui si avvererebbe una vera paralisi dei trasporti, con conseguenze di una gravità incalcolabile;

d) fa parte del sistema dei trasporti ferroviari delle Calabrie la linea Paola-Cosenza della lunghezza di 35 chilometri con pendenze anche del 75 per mille, la quale richiede l'uso di speciali mezzi di trazione, ed il cui esercizio è di costo assai elevato; tale linea ha una potenzialità del tutto inadeguata al traffico viaggiatori e merci, e quindi appaiono giustificate le lagnanze della popolazione di quella provincia che è al centro di una vasta zona di elevata produzione agricola.

La situazione sopra accennata richiede provvedimenti urgenti e di vasta mole quali: il raddoppio della linea Reggio Calabria-Battipaglia; il potenziamento della Reggio Calabria-Metaponto (linea ionica) e conseguente sistemazione degli impianti della Metaponto-Bari con elettrificazione della Bari-Foggia, in modo da realizzare un itinerario per Ancona adeguato alle correnti di traffico dal sud; la estensione della elettrificazione da Foggia a Pescara e da Pescara a Sulmona, in modo da completare la elettrificazione della trasversale Roma-Pescara.

Tale programma completo però non sarebbe realizzabile che attraverso una spesa ingente (circa 100 miliardi solo per il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria) e in un tempo non inferiore a 10 anni, per cui è stato necessario orientarsi verso una soluzione più economica di rapida attuazione, tale cioè da fronteggiare le crescenti necessità del traffico e tale da evitare false spese, in vista della più completa soluzione del problema sopra accennato. Perciò il programma predisposto si limita al raddoppio della tirrenica per 130 chilometri, alla costruzione di numerosi posti di incrocio per dimezzare le tratte di lunghezza superiore ai 7 chilometri esistenti fra stazione e stazione, all'allungamento a 650 metri dei binari di incrocio nelle stazioni, alla sistemazione dei parchi merci nelle stazioni estreme di Battipaglia e di Villa San Giovanni.

Con tali provvedimenti il raddoppio del binario verrà esteso a circa 160 chilometri, la potenzialità della linea come numero di treni verrà aumentata del 50 per cento raggiungendo un totale giornaliero di 1.400 veicoli in ciascun senso, pari a 28 mila ton-

nellate lorde, corrispondenti all'incirca al doppio dell'attuale peso rimorchiabile; oltre alla riduzione di circa un'ora nella percorrenza dei treni viaggiatori.

Per la linea Reggio Calabria-Metaponto è previsto il completamento della sostituzione delle travate metalliche di vecchie strutture con nuovi ponti in ferro o in muratura per 106 unità, la costruzione di 14 posti d'incrocio, l'allungamento dei binari d'incrocio a 550 metri, il rinnovamento di 398 chilometri di binario, la sistemazione di vari piazzali per merci.

Per la linea Metaponto-Bari-Foggia è prevista la costruzione di 8 posti di raddoppio, l'allungamento dei binari di incrocio in 13 stazioni, il rinnovamento di 146 chilometri di binario, l'elettrificazione della Foggia-Bari e numerose sistemazioni di stazioni.

Il risultato sarà di aumentare sull'istadamento Reggio Calabria-Ancona la potenzialità attuale di circa 10 coppie di treni merci del peso ciascuno di 800 tonnellate, per un totale di 8 mila tonnellate lorde al giorno, in ciascun senso.

Per quanto concerne la rete delle ferrovie dello Stato della Sardegna, il programma di lavori ritenuti indispensabili per aumentare la potenzialità delle linee ed incrementare la velocità dei convogli comprende il rinnovamento di 75 chilometri di binario, la costruzione di una nuova rimessa e di una officina del materiale rotabile a Cagliari, la sistemazione del deposito locomotive e del piazzale della stazione di Sassari, sistemazioni varie a Porto Torres, Olbia ed in altri punti della rete.

La sistemazione ed il potenziamento delle comunicazioni delle ferrovie secondarie e stradali della Sardegna forma oggetto di studi e di proposte da parte del competente Ministero dei lavori pubblici.

I miglioramenti progettati per gli impianti fissi del materiale rotabile della linea Reggio Calabria-Bari richiedono l'adozione di nuovi tipi di locomotive Diesel il cui impiego si appalesa particolarmente convincente anche sulla trasversale Battipaglia-Potenza-Metaponto, linea quest'ultima di oneroso esercizio per l'acclività e l'ingente numero di gallerie, nelle quali la trazione a vapore è particolarmente difficile e crea spesso pericoli di asfissia; perciò nel programma si è ritenuto necessario includere pure la costruzione di 12 locomotive Diesel. Il complesso dei potenziamenti sommariamente descritti comporta una spesa dell'ordine dei 75 miliardi, incluso il materiale rotabile di trazione; di cui

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

circa 25,5 afferenti alla mano d'opera e 49,5 afferenti al materiale. Il programma prevede l'impiego di quasi 11 milioni di giornate lavorative di mano d'opera diretta e 4,5 milioni di giornate lavorative di mano d'opera indiretta. La durata per l'espletamento dei vari lavori è compresa da pochi mesi fino ad un massimo di 4 anni.

Onorevoli colleghi, il solitario del Cardello, Alfredo Oriani, che resta uno dei maggiori e più onesti e più penetranti scrittori di storia politica del nostro tempo, così scrive, meditando sull'opera del primo Risorgimento, all'indomani del 1860: « Lo stesso confuso e febbrile lavoro di costruzioni, comunicato dal governo alle province ed ai comuni a guisa di un contagio, nascondeva all'occhio dei più iniziative non meno ammirabili delle più temerarie imprese garibaldine, come lo impianto delle ferrovie a rovescio di ogni ragione economica e scientifica attraverso regioni quasi prive di ogni altra strada e quindi incapaci di alimentarla. Solo l'America aveva osato questo, ma l'America era ricca: l'Italia povera, in ritardo con ogni produzione, costretta ad improvvisare tutti i propri organi politici a un tempo, moltiplicando i debiti oltre qualunque elasticità di credito, esagerando le imposte, preparandosi ad altre guerre, coi terribili problemi di Roma e di Venezia isolati, ancora smembrata e pericolante in uno Stato provvisorio, era magnifica di ardimento nel gettare miliardi per ferrovie che, saldando la sua unità, dovevano, anziché coronare il sistema stradale, svilupparlo ove era appena abbozzato. Scientificamente e finanziariamente quelle ferrovie furono un errore; politicamente furono il maggiore dei vantaggi e resteranno, malgrado gli immensi difetti, una delle maggiori glorie del nostro Risorgimento ».

Signori, questo fecero gli uomini della libertà. Tre quarti di secolo più tardi il dittatore gettò il paese nella criminosa avventura che, nelle sue inevitabili conseguenze, doveva costare al paese una somma inaudita di lutti e di rovine. Le sole ferrovie statali ebbero distrutti e danneggiati circa un quarto dei binari, un terzo dei ponti, il 60 per cento delle locomotive, il 47 per cento dei fabbricati di esercizio, il 60 per cento dei carri merci, l'80 per cento delle carrozze per i viaggiatori, bagagliai e postali; le ferrovie private ebbero ridotto di un quarto la rete di esercizio, che era di circa 6 mila chilometri.

Dopo l'immane lavoro di ricostruzione, a cui attesero ministri di ogni parte del Parlamento e che ha suscitato la meraviglia del

mondo, i nuovi uomini della libertà stanno per varare programmi costruttivi per altri 250 miliardi nel solo settore dei trasporti. Ogni commento è superfluo, ogni perorazione guasterebbe: solo la promessa che continueremo il nostro tenace lavoro con lo stesso animo, con la stessa fede e con la stessa pacata speranza del seminatore che incide nella terra le ferite feconde anche se il cielo è minaccioso, perché, nella pacifica patria italiana, non manchi ai figliuoli il pane di domani. (*Vivi applausi a sinistra, al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

CEGHERINI, Segretario, legge:

« La Camera invita il Governo 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 ».

VERONESI, VOLGGER.

« 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 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 chilo-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

metro 4 e con raccordo a grande raggio con il cavalcavia della « Favorita », inserendosi nella linea di circonvallazione ».

OLIVERO, MARCHESI, SANNICOLÒ.

« 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 ».

STUANI.

« 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 ».

CUTTITA.

« 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 ».

BOVETTI.

« 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 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 ».

SEMERARO SANTO.

« 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

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

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 iavventizi straordinari delle ferrovie dello Stato, ascendenti attualmente al numero di 12.000, 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 ».

TOMBA.

« La Camera,

in considerazione dell'urgente necessità di ripristinare il ponte ferroviario sul fiume Panaro distrutto dagli eventi bellici, al fine di rimettere in funzione il tratto della linea ferroviaria che congiunge Vignola, Bazzano e Casalecchio, che da tanto i cittadini del luogo attendono,

invita il Governo

a disporre il finanziamento del progetto in atto, relativo alla costruzione del ponte di cui sopra ».

CREMASCHI OLINDO.

« La Camera,

considerata la necessità di dare al turismo italiano un maggiore sviluppo, in modo da consentire anche alle classi povere della popolazione di recarsi a ritempere il corpo e lo spirito sulle spiagge italiane, ed in particolar modo su quelle adriatiche che dispongono di una notevole capacità ricettiva,

invita il Governo a porre in esame la possibilità di istituire treni popolari Roma-Ancona-Rimini e viceversa;

impegna il Governo, inoltre, ad ultimare il doppio binario sulla linea Roma-Ancona essenziale per il transito dei viaggiatori e delle merci delle regioni interessate ».

RICCI GIUSEPPE, REALI, CAPALOZZA, MASSOLA.

« La Camera invita il Governo a risolvere, con doverosa urgenza il problema delle comunicazioni ferroviarie in Lucania, costretta a vivere in un desolante isolamento; e, in particolare:

a) a costruire linee ferroviarie a scartamento ordinario, le sole adatte a dare ad essa una vita civile ed uno sviluppo economico, facendo sì che le antiquate ferrovie secondarie — costruite a spezzoni, e non ancora completate, in dispregio alla legge speciale per la Basilicata del 1904, siano i capillari da congiungersi alle arterie di un sistema a scartamento ordinario;

b) a congiungere la città di Matera — il solo capoluogo di provincia senza ferrovia dello Stato — ad Altamura e Ferrandina, con ferrovia a scartamento ordinario, sottraendola alla deplorabile condizione in cui vive, servita, e male, dalle Calabro-Lucane;

c) a togliere dall'isolamento incivile il Lagonegrese, zona staccata dal consorzio umano, che ha soltanto la stazione ferroviaria di Lagonegro all'estremo limite della Regione e pochi chilometri di strada ferrata in terra lucana;

d) a costruire la variante Spinazzola-Rocchetta-Sant'Antonio-Avellino, così come fu prospettato, sin dal dicembre 1948, dall'Amministrazione comunale di Melfi; variante di somma importanza per collegare i paesi di Lucania — e del Melfese specialmente — con la Campania e la Puglia, in considerazione che unendo la stazione di Monteverde a Melfi-Rapolla-Lavello, si avvantaggia il traffico di oltre 20 chilometri e si agevolano, con modica spesa, le comunicazioni per Napoli e per Bari, migliorando sensibilmente le comunicazioni del Mezzogiorno;

e) a elettrificare la Battipaglia-Potenza-Taranto, reclamata dalle più urgenti necessità di vita dei cittadini di Lucania, di Puglia e di Calabria ».

CERABONA, IMPERIALE, BIANCO.

« La Camera,

ritenuta la necessità di democratizzare tutti gli istituti dello Stato,

invita il ministro dei trasporti ad emanare, nel più breve tempo possibile, un nuovo « Regolamento per il personale delle ferrovie dello Stato », in sostituzione di quello fascista, purtroppo ancora in vigore, ed emanato durante uno dei periodi più torbidi della vita politica italiana ».

IMPERIALE, CERABONA.

« La Camera,

discutendo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

ritiene necessario ed urgente, per quanto riguarda la Ferrovia Garganica (San Severo Peschici Calenella) gestita dalla S.F.T.M.:

a) rettificarne il tracciato, secondo indicazioni e progetti già presentati agli uffici competenti;

b) completarla nel tratto Calenella-Vieste, giusta progetti da anni studiati ed approvati;

c) ammodernarne il materiale rotabile, ormai consunto e poco adatto al traffico;

d) sistemarne, giuridicamente ed economicamente, il personale dipendente, costretto il più delle volte a scioperi e ad agitazioni per ottenere il pagamento degli stipendi e dei salari.

Invita, pertanto, il Governo ad adottare tutti i provvedimenti adatti allo scopo».

PELOSI.

«La Camera,

rilevata l'assoluta insufficienza della stazione di Gallarate alle esigenze del servizio e l'inadeguatezza del tronco ferroviario Gallarate-Luino,

invita il Governo:

1°) a disporre la rinnovazione dei fabbricati e degli impianti della stazione di Gallarate, in conformità ai bisogni del traffico e nello spirito della convenzione stipulata fra il Ministero dei trasporti-ferrovie dello Stato e il comune di Gallarate, il 6 gennaio 1950;

2°) a provvedere all'elettificazione della linea Luino-Gallarate che doveva essere realizzata fin dal 1939 e a disporre immediatamente, nell'attesa dell'esecuzione dei lavori sollecitati, all'istituzione di un servizio di automotrici in coincidenza coi principali treni, in transito per Gallarate, da e per Milano».

ALESSANDRINI, TOSI.

«La Camera,

considerando che la città di Siena è una dei centri nazionali di maggiore attrazione turistica, invita il Governo a stanziare un fondo di lire 20 milioni necessario per portare a compimento i lavori di ricostruzione della locale stazione ferroviaria e del cavalcavia di Malizia onde rendere più decorosa e accogliente la stazione stessa agli innumerevoli turisti che affluiscono per ferrovia e ovviare anche ai gravi danni che il tempo apporta all'incompiuta opera».

PUCETTI, BAGLIONI, COPPI ILIA,
MERLONI, MONTICELLI.

«La Camera,

considerata l'opportunità di accogliere le legittime richieste di alcuni gruppi di dipendenti delle ferrovie dello Stato come gli assuntori, gli ex combattenti dell'ultima guerra, gli inidonei per infortuni;

considerata la necessità di non procrastinare ulteriormente la sistemazione delle comunicazioni interurbane delle zone più popolate del mezzogiorno continentale, che si sviluppano intorno a Napoli e Bari,

fa voti che il Governo

predisponga od attui i provvedimenti necessari per:

inquadrate gli assuntori ferroviari nel personale non di ruolo, rendendo possibile l'applicazione nei loro confronti del decreto-legge n. 207 del 1947;

concedere agli ex combattenti quanto già riconosciuto a vantaggio dei dipendenti da altre amministrazioni dello Stato;

far riassumere in servizio, con le qualifiche e le mansioni che potrebbero disimpegnare, gli ex agenti inidonei per infortuni alle funzioni che esplicavano all'atto dell'infortunio stesso;

far accelerare l'ultimazione della «circumflegrea» e della nuova Bari-Barletta;

far opportunamente trasformare e modernizzare le comunicazioni concesse alla Società delle tranvie provinciali di Napoli».

COLASANTO, SEMERARO GABRIELE.

PRESIDENTE. Gli ultimi otto ordini del giorno sono stati presentati dopo la chiusura della discussione generale. Quale è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Come prima cosa vorrei fare osservare all'onorevole relatore (con il quale torno a compiacermi) che gli ordini del giorno, lo scorso anno, furono 62; ora sono 47 di meno: segno evidente che qualcosa è stato fatto.

OLIVERO. Segno evidente che questo bilancio ci è arrivato tra capo e collo!

CAPPUGI. Segno evidente che si va perdendo fiducia negli ordini del giorno.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Tengo a premettere al parere del Governo sugli ordini del giorno un ringraziamento all'onorevole Chiaramello per la generosità e la cortesia usatami personalmente: sono stato definito un grande lavoratore, un uomo di idee chiare; gliene sono grato in modo particolare. Quanto alle richieste contenute nel suo intervento, risponderò più ampiamente in occasione dello svolgimento dell'interpellanza

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

sulla situazione dei trasporti nel Piemonte. La trasformazione della corrente alternata con quella continua, dall'onorevole Chiaramello richiesta, sarà eseguita gradualmente, secondo un programma già studiato ed in relazione agli stanziamenti. D'altronde l'onorevole Chiaramello deve avere pazienza: il Piemonte è stato il primo ad avere le linee elettrificate; non vorrà essere il primo ad avere anche il cambiamento di corrente! Non si può chiedere al ministro che contemporaneamente provveda per tutta l'Italia: il ministro deve stabilire un piano di priorità che è in relazione a determinati criteri tecnici, politici e sociali.

CHIARAMELLO. Abbiamo una linea internazionale che si arresta!

MALVESTITI, Ministro dei trasporti.

D'accordo. Il giudizio sulla priorità o meno deve però lasciarsi agli uffici tecnici: naturalmente ad ognuno preme la sua casa, grande o piccola che sia; ma il ministro ha il dovere di non badare nemmeno alla sua piccola casa! Il raddoppio della Torino-Ceva sarà eseguito nel prossimo anno, perché è compreso nel programma dei 160 miliardi. La sistemazione delle linee di accesso al nodo ferroviario di Torino sarà fatta gradualmente in due o tre esercizi finanziari. Quanto al collegamento fra Roma e Parigi, sono stati istituiti nuovi treni rapidi; ulteriori sensibili miglioramenti si avranno quando saranno ultimati i lavori in corso nel nodo ferroviario di Genova.

L'ordine del giorno Veronesi lo accetto.

Onorevole Olivero, io sono stato a Venezia, come avevo promesso, e non è vero che nulla è risultato da questa visita. Tutto ciò che ho promesso è stato mantenuto o è in via di essere mantenuto. Mi rendo conto che il problema di Venezia e delle sue comunicazioni con Mestre e Trieste è, in modo particolare, delicato. Il sindaco di Venezia ha indetto una nuova riunione, alla quale farò intervenire i miei tecnici. Penso che potremo raggiungere un accordo utile a Venezia e che esso possa rientrare nel quadro generale della politica dei trasporti. Prendo comunque impegno di tornare io stesso a Venezia, se occorrerà, per seguire quei problemi con cura particolare. Pertanto prego l'onorevole Olivero di voler trasformare il suo ordine del giorno in raccomandazione.

Onorevole Stuardi, il 30 aprile è stato approvato uno stanziamento di circa 60 milioni per la sistemazione del marciapiede e la costruzione di sottopassaggi nella stazione di Bergamo. Inoltre, sono in corso di definizione alcuni miglioramenti alla distribu-

zione interna dei locali nel fabbricato viaggiatori. Quanto alle comunicazioni ferroviarie tra Milano e Bergamo, posso dire che le ferrovie dello Stato hanno compreso nel programma dei 160 miliardi, del cui stanziamento siamo in attesa, il raddoppio del tratto Treviglio-Bergamo, che comporta una spesa di circa 500 milioni. Lo stesso programma prevede pure l'elettificazione della linea Milano-Verona e quindi del tratto Treviglio-Bergamo. Con tale elettificazione le comunicazioni dirette Bergamo-Milano subiranno miglioramenti notevoli, sia in rapidità che in conforto. La questione relativa alla eventuale costruzione di una linea direttissima Milano-Bergamo, per l'importo di 10 miliardi, sarebbe di competenza del Ministero dei lavori pubblici, senonché questa proposta è stata ormai abbandonata dagli stessi tecnici.

L'ordine del giorno Cuttitta lo accetto.

L'ordine del giorno Bovetti posso accettarlo solo se trasformato in raccomandazione, data la sua genericità.

Onorevole Santo Semeraro, potrei accettare il suo ordine del giorno solo se ella vorrà trasformarlo in raccomandazione. Ho già parlato della elettificazione della Bari-Foggia-Pescara. Il tratto Ancona-Milano è già elettrificato; quindi resta solo il tratto Pescara-Ancona, che sarà effettuato in un secondo tempo. Sul tratto Pescara-Lecce non v'è esigenza di traffico che comporti la elettificazione.

Onorevole Tomba, ho già detto che gli avventizi sono stati sistemati; per il resto ella avrà tutto il mio più caldo interessamento: pertanto la prego di voler trasformare il suo ordine del giorno in raccomandazione.

Accetto l'ordine del giorno Cremaschi Olindo.

Non posso accettare la prima parte dell'ordine del giorno Ricci Giuseppe. I treni popolari sono stati una magnifica invenzione che ripeterei volentieri se ne avessi la possibilità tecnica. Quanto alla seconda parte dell'ordine del giorno, relativa alla ultimazione del doppio binario sulla linea Roma-Ancona, prego l'onorevole Ricci di volerla trasformare in raccomandazione: l'opera sarà ultimata nei limiti delle disponibilità finanziarie del Ministero.

L'ordine del giorno Cerabona non posso accettarlo in quanto, circa la prima parte, non vi è proporzione fra la spesa richiesta e il traffico ferroviario delle zone in questione, mentre la seconda parte riguarda non il mio Ministero, bensì quello dei lavori pubblici. In particolare ricordo all'onorevole Cerabona

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

che le ferrovie della Lucania e della Calabria sono regolate dalla legge n. 580 del 1910 (in base alla quale fu provveduto alla concessione delle ferrovie calabro-lucane), modificata dalla legge del 1926, la quale stabilì che le linee dovessero essere costruite a scartamento ridotto. La trasformazione a scartamento ordinario di tali linee non si presenta quindi consigliabile trattandosi di linee facenti parte di una rete tutta a scartamento ridotto.

L'ordine del giorno Imperiale dichiaro di accettarlo.

Non posso accettare l'ordine del giorno Pelosi se non trasformato in raccomandazione.

L'ordine del giorno Alessandrini non posso accettarlo, ma ho a cuore la questione: pregherei pertanto i presentatori di volerlo trasformare in raccomandazione.

L'ordine del giorno Puccetti lo accetto.

Prego infine l'onorevole Colasanto di voler trasformare il suo ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistono a che siano posti in votazione. Onorevole Veronesi?

VERONESI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Sannicolò, insiste sull'ordine del giorno Olivero, di cui ella è cofirmatario?

SANNICOLÒ. Non insistiamo per la votazione del nostro ordine del giorno, ma raccomandiamo al ministro che la riunione di tecnici a Venezia già promessaci avvenga al più presto possibile.

PRESIDENTE. Onorevole Stuani?

STUANI. Non riesco a comprendere perché l'onorevole ministro non voglia accettare il mio ordine del giorno, dal momento che, come egli stesso ha dichiarato, gli studi per l'esecuzione delle opere sono pronti...

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Per quanto riguarda la stazione, non per quanto riguarda la « direttissima ».

STUANI. So che il Governo studia molto le questioni, ma mi pare che l'onorevole ministro abbia dato l'assicurazione...

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Gli studi per la « direttissima » non li faccio io. I tecnici sono d'accordo di non parlare più di direttissima ferroviaria, sembrando chiaro che, in questo caso, la parola è alla strada.

STUANI. Non riesco a comprendere perché mai i tecnici non siano più d'accordo per costruire la « direttissima ». Comunque, potrei rinunciare alla seconda parte del mio ordine del giorno, ma gradirei che l'onorevole ministro accettasse almeno la prima.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. L'ordine del giorno è molto generico. Comunque, accetto la prima parte, nei limiti di cui ho detto rispondendole poco fa.

STUANI. Sta bene. Raccomando però al ministro anche la pensilina.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. D'accordo.

PRESIDENTE. Onorevole Cuttitta?

CUTTITTA. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Bovetti non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole Santo Semeraro?

SEMERARO SANTO. Signor Presidente, l'onorevole ministro non ha risposto all'ultima parte del mio ordine del giorno. Egli mi ha dato assicurazioni circa l'elettrificazione, ma non mi ha detto se potrà essere migliorato il servizio ferroviario in Puglia, e se le stazioni di Taranto e Brindisi saranno imbiancate e avranno i sottopassaggi. Per questi motivi, devo insistere a che il mio ordine del giorno sia posto in votazione.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Il punto terzo posso accettarlo, ma gli altri no.

SEMERARO SANTO. Allora insisto solo per la parte non accettata dal Governo.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Tomba?

TOMBA. Mi rendo conto del fatto che, ove insistessi per la votazione del mio ordine del giorno e questa avesse un esito negativo, ciò vorrebbe dire accantonare per il momento il problema. Trasformo perciò l'ordine del giorno in raccomandazione, e non insisto per la votazione.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Vedrà che il problema sarà risolto, nei limiti della ragionevolezza.

PRESIDENTE. Onorevole Olindo Cremaschi?

CREMASCHI OLINDO. Non insisto.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Ricci Giuseppe, Reali, Capalozza e Massola non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione del loro ordine del giorno.

Poiché gli onorevoli Cerabona, Imperiale e Bianco non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione dei loro due ordini del giorno.

Onorevole Pelosi?

PELOSI. Trasformo il mio ordine del giorno in raccomandazione e non insisto a che sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Colasanto?

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

COLASANTO. Trasformiamo l'ordine del giorno in raccomandazione e non insistiamo a che sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Alessandrini?

ALESSANDRINI. Non insisto, dichiarandomi sodisfatto delle affermazioni del ministro, che ha detto di conoscere e di avere a cuore la difficile situazione della stazione di Gallarate. Per quanto riguarda la linea Gallarate-Luino mi raccomando vivamente al ministro. È questo un grave problema: la linea, assai trascurata, ha visto, negli ultimi anni, ben due gravi incidenti ferroviari con vittime. La Gallarate-Luino è una linea internazionale che dovrebbe essere ormai elettrificata, tanto più che molti dei lavori preparatori, sia sul tratto italiano che su quello svizzero, sono già stati eseguiti.

PRESIDENTE. Onorevole Puccetti?

PUCCHETTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. L'unico ordine del giorno da porre in votazione è quello dell'onorevole Santo Semeraro, limitatamente ai punti primo, secondo e quarto. Lo pongo in votazione:

« 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:

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 comuni del versante Adriatico della provincia di Brindisi;

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

ad assicurare il lavoro agli operai delle industrie meccaniche di Taranto e della cooperativa « Lavoro » di Brindisi, unici focolai industriali del vecchio Salento ».

(Non è approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1952-53, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CECCHERINI, Segretario, legge. (Vedi stampato n. 2505).

(Sono approvati tutti i capitoli, da 1 a 59, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CECCHERINI, Segretario, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 1.287.500.000.

Debito vitalizio, lire 65.385.000.

Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione interna, lire 6.586.078.000

Spese diverse, lire 50.000.000.

Totale della Categoria I — Parte ordinaria, lire 7.988.963.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 51.000.000.

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione, lire 8.604.976.800.

Costruzione di strade ferrate, lire 3.203.000.000.

Spese diverse, lire 50.000.000.

Totale della categoria I — Parte straordinaria, lire 11.908.976.800.

Riassunto per categorie. — Categoria I. — *Spese effettive ordinarie e straordinarie*, lire 19.897.939.800.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1952-53.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono osservazioni o emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CECCHERINI, Segretario, legge: (Vedi stampato n. 2505).

(Sono approvati tutti i capitoli dell'entrata e quelli da 1 a 88 della spesa, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Capitolo 89. — Spese di riparazione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra (capitoli nn. 42 e 44 dell'entrata), per memoria.

PRESIDENTE. Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Baglioni. Ne ha facoltà.

BAGLIONI. Terrò brevemente occupati gli onorevoli colleghi per esprimere la mia meraviglia ed anche la mia protesta: il capitolo 89 è riportato esclusivamente *per memoria*. Ciò sta ad indicare il permanere di una situazione che è enormemente dannosa per l'economia del centro e della bassa Toscana nonché di altre zone che si trovano nella condizione di quella che sto per descrivere. Si è proceduto nei tempi passati alla ricostruzione ferroviaria senza seguire un piano prestabilito e ricostruendo soltanto tronchi ferroviari sino ad un determinato limite, senza poi completare l'opera. È avvenuto così che si è creata una gestione passiva per l'esercizio che oggi si trova in corso e non si è data alla ferrovia quella funzione che deve avere, perché una ferrovia tronca, mozza, evidentemente non serve allo scopo.

In queste condizioni si trovano molte ferrovie in Italia, ma quella che particolarmente mi interessa ed a cui mi riferisco è precisamente il tronco Grosseto-Asciano. Questo tronco venne ricostruito per tratti, sino alla stazione di San Giovanni d'Asso. È rimasto un ultimo tratto fra Asciano e San Giovanni d'Asso, per la cui ricostruzione, e più precisamente per la ricostruzione di un viadotto, necessitano dai 300 ai 350 milioni. Potrei tuttavia osservare che la passività di questi cinque anni di esercizio con la ferrovia così com'è, mozza, è superiore a quello che sarebbe stato l'importo della ricostruzione totale della linea, tal che si assiste a uno stato di fatto sul quale le popolazioni ironizzano. È infatti ridicolo vedere un treno, composto da tre o quattro vagoni-carrozze, che alla stazione di Monteantico viene completamente svuotato perché quasi tutti i viaggiatori se ne vanno per una ferrovia secondaria sì che in esso rimangono tre o quattro persone per le quali devono prestare servizio: un macchinista, un fuochista, un controllore, l'addetto al bagagliaio, diversi impiegati per ogni stazione, personale di manutenzione linea, di custodia a passaggi a livello, ecc.

È evidente quindi l'inopportunità di continuare per anni un esercizio siffatto. Se invece si fosse eseguita la ricostruzione di queste linee ferroviarie con un certo criterio, almeno di quelle poche che si fossero potute

ricostruire con le misere disponibilità del Ministero, non si sarebbero create tali gestioni enormemente passive. Ora, io vorrei che il problema venisse convenientemente esaminato e portato a soluzione, perché, ripeto, questo stato di cose danneggia lo stesso esercizio ferroviario, oltre a danneggiare l'economia di tre o quattro province della Toscana rendendo difficoltoso lo scambio delle merci; ciò in quanto i traffici dalla provincia di Arezzo, da una parte della provincia di Siena e dalla bassa Toscana — val di Chiana, ecc. — debbono percorrere, per raggiungere il litorale tirrenico, o la ferrovia Orte-Civitavecchia o l'altra da Empoli e per Livorno. Con la ricostruzione del viadotto tra Asciano e Trequanda verrebbero riallacciate le comunicazioni ferroviarie del litorale tirrenico con la ferrovia centrale toscana Empoli-Siena-Chiusi e, attraverso la Sinalunga-Arezzo, con la ferrovia principale Firenze-Roma.

Questo stato di cose — ripeto — danneggia lo stesso bilancio delle ferrovie e danneggia fortemente l'economia di buona parte della Toscana, poiché è anche da rilevare che, mentre in altre località è possibile supplire a questa deficienza ferroviaria con i trasporti su strada, in questa zona, invece, è impossibile che la strada possa surrogare la ferrovia, in quanto è una zona priva di grandi strade di comunicazione: vi sono soltanto strade di montagna e mal tenute, le quali non possono evidentemente supplire a questa deficienza di comunicazioni ferroviarie.

V'è inoltre il disagio dei viaggiatori, i quali devono trasbordare fra Asciano e San Giovanni d'Asso, il che impedisce a chi deve recarsi da un posto all'altro di svolgere i propri affari con celerità. Quindi, si tratta di un danno di cui risente anche l'economia del paese. Vorrei chiedere e raccomandare pertanto che l'indicazione *per memoria* venga cassata da questo capitolo, e si provveda a riportare nel titolo II, ch'è relativo alle riparazioni e ricostruzioni per danni di guerra, le somme necessarie per il completamento delle opere già avviate e rimaste incompiute.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Mi meraviglio che l'onorevole Baglioni non conosca la notizia: i giornali locali hanno pubblicato, un mese e mezzo fa, un comunicato secondo il quale il Consiglio superiore aveva già approvato lo stanziamento di circa 400 milioni per il completamento della linea Trequanda-Asciano. Hanno avuto luogo anche le aste.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

BAGLIONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAGLIONI. La comunicazione alla stampa mi era nota, ma ero rimasto scettico. (*Commenti al centro e a destra*). Ero rimasto scettico perché una comunicazione siffatta ci fu anche prima del 18 aprile 1948: alla vigilia del 18 aprile venne garantito a quelle popolazioni che il Ministero aveva già provveduto a stanziare i fondi per la ricostruzione di quella ferrovia.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ma è stata già fatta la gara! Stia tranquillo!

PRESIDENTE. Onorevole Baglioni, le dichiarazioni del ministro sono esplicite. Intende prenderne atto?

BAGLIONI. Ne prendo atto e ringrazio l'onorevole ministro di avere provveduto.

PRESIDENTE. Il capitolo 89 si intende approvato. Si prosegua nella lettura dei capitoli.

CECCHERINI, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 2505*).

(*Sono approvati i rimanenti capitoli della spesa, da 90 a 152, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei riassunti per titoli dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1952-53, che, se non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CECCHERINI, *Segretario*, legge:

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 238.372.500.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, 3.790.000.000 lire.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 242.162.500.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*: Gestione autonoma dei magazzini, lire 75.000.000.000.

Gestione viveri «La Provvida», lire 5.000.000.000.

Officine e scorte, lire 45.350.000.000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*, lire 37.550.000.000.

Titolo V. *Gestione del fondo speciale per le pensioni*, ecc., lire 160.300.000.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 270.000.000.

Titolo VII. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 2.084.000.000.

Titolo VIII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 60.000.000.

Titolo IX. *Gestione dei mutui al personale*, lire 346.000.000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche*, lire 540.000.000.

Titolo XI. *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli* (stralcio), nulla.

Titolo XII. *Ufficio centrale carboni* (stralcio), nulla.

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi, ecc.*, nulla.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 166.360.300.000.

Titolo XIV. *Partite di giro*, 12.400.000.000 lire.

Totale generale dell'entrata, lire 420.922.800.000.

Spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria*, lire 238.372.500.000.

Titolo II. *Parte straordinaria*, lire 3 miliardi 790.000.000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 242.162.500.000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. *Magazzini, officine e scorte*. — Gestione autonoma dei magazzini, lire 75.000.000.000.

Gestione viveri «La Provvida», lire 5.000.000.000.

Officine e scorte, lire 45.350.000.000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi*, lire 37.550.000.000.

Titolo V. *Gestione del fondo speciale per le pensioni, ecc.*, lire 160.300.000.

Titolo VI. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*, lire 270.000.000.

Titolo VII. *Opera di previdenza a favore del personale*, lire 2.084.000.000.

Titolo VIII. *Gestione del fondo di garanzia per le cessioni*, lire 60.000.000.

Titolo IX. *Gestione dei mutui al personale*, lire 346.000.000.

Titolo X. *Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche*, lire 540.000.000.

Titolo XI. *Monopolio per l'acquisto all'estero di carboni e metalli* (stralcio), nulla.

Titolo XII. *Ufficio centrale carboni* (stralcio), nulla.

Titolo XIII. *Operazioni per conto di terzi, ecc.*, nulla.

Totale gestioni speciali ed autonome, lire 166.360.300.000.

Titolo XIV. *Partite di giro*, 12.400.000.000 lire.

Totale generale della spesa, lire 420.922.800.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i riassunti dei titoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

zione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1952-53.

Passiamo agli articoli del disegno di legge, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione. Se ne dia lettura.

CECCHERINI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

(È approvato).

ART. 2.

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge. (Appendice n. 1) ».

(È approvato).

ART. 3.

« L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1952-53, in lire 35.500.000.000 ».

(È approvato).

ART. 4.

« L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1952-53, nella misura dell'1 per cento ».

(È approvato).

ART. 5.

« Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1952-53, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui cor-

rispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non potrà superarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma di lire 120.000.000 autorizzata per lo scopo ».

(È approvato).

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

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
GHIOSTERGI

Seguito della discussione del disegno di legge: Norme di attuazione della XII disposizione transitoria e finale (comma primo) della Costituzione..(2549).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Norme di attuazione della XII disposizione transitoria e finale (comma primo) della Costituzione.

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

ROBERTI. Signor Presidente, io credo che mai nel corso dei nostri lavori parlamentari la discussione su una legge abbia assunto il tono di violenza quasi selvaggia che ha assunto questa discussione nei confronti del « movimento sociale italiano ».

Abbiamo assistito altre volte a degli urti anche più violenti di quelli che si sono verificati nel corso di questa discussione; abbiamo assistito anche a dei conflitti tra i vari settori del Parlamento; ma non abbiamo mai sentito una discussione impostata su un sentimento di odio, di livore, di rancore personale e collettivo come abbiamo avvertito nel corso di questo dibattito.

Noi lo sapevamo: perché questa è la legge della vendetta!

POLETTI, *Relatore per la maggioranza*. Si sbaglia di molto!

ROBERTI. Noi ci studieremo di non rispondere alle ingiurie e alle violenze, ma dobbiamo denunciare che questo è lo stato d'animo dell'Assemblea nella discussione di questa legge. Si sono ingiuriati i vivi e si sono bestemmiate i morti. Ci siamo sentiti fischiare intorno l'odio, il livore dei deputati di tutti i settori, della maggioranza e dell'opposizione. Noi lo sapevamo. Già le forme attraverso cui è stata preparata nelle Commissioni la discussione di questa legge la caratterizzavano.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Io devo ricordare e devo denunciare all'Assemblea e all'opinione pubblica come questa legge, che è una legge penale, una delle più gravi leggi penali che siano state fatte da questa legislatura, questa legge che investe problemi costituzionali di prima grandezza per l'ordinamento del nostro Stato, fu passata per il parere, come per regolamento, alla Commissione della giustizia improvvisamente, quasi di soppiatto, in una tarda sera dell'aprile scorso. Devo ricordare che la Commissione della giustizia fu quindi convocata quasi di sorpresa e straordinariamente, invertendo l'ordine del giorno, per il mattino successivo.

Va poi ricordato che la Commissione della giustizia, che avrebbe dovuto esprimere il proprio parere sulle norme penali di questa legge, sugli aspetti dei nuovi reati che venivano ipotizzati, sulla possibilità di inquadrare questi reati nel nostro ordinamento giuridico, sui riflessi che questa legge poteva avere in relazione alla riforma in atto e in corso del codice penale, la Commissione della giustizia iniziò e completò i suoi lavori entro 15 minuti o poco meno ed emise un parere che, senza avere per nulla sfiorato gli aspetti giuridici della legge, gli aspetti penali della legge, si limitava testualmente a dichiarare che la legge appariva costituzionale... in quanto era fatta per attuare una norma della Costituzione.

Già questa prima forma di discussione della legge indicava chiaramente la direttiva che si sarebbe seguita nell'esame, nella discussione e nell'approvazione della legge stessa. Era una legge che «doveva» essere approvata: non discussa, ma approvata nel modo più rapido, nel modo più sommario.

Devo ricordare ancora che l'onorevole Almirante ed io, nella prima Commissione dell'interno, tentammo di svolgere una discussione di questa legge. Dico «tentammo», perché non è stata svolta mai una discussione della legge: sono stati dei monologhi fatti dall'onorevole Almirante e da me. A tutte le nostre eccezioni, a tutta la serie di questioni d'ordine generale e d'ordine particolare sui singoli articoli e sull'impostazione generale della legge, nessuno dei rappresentanti del partito di maggioranza e potrei dire — tranne una sola eccezione — di tutti i partiti presenti nella Commissione, nessuno dei commissari (esempio unico nella storia dei nostri lavori parlamentari, esempio unico nella mia esperienza parlamentare) nessuno dei commissari ritenne di dovere interloquire, di dover futuristicamente le nostre argomentazioni, di dover

spiegare, di dovere illustrare il proprio punto di vista. I relatori, che erano due, nella maggioranza dei casi si limitarono a dire e a rispondere che essi... si rimettevano al giudizio della Commissione. Solo talvolta l'onorevole Rossi e talvolta l'onorevole Polletto espressero il loro parere motivato sulle varie eccezioni che venivano fatte. Eppure su questa legge avevano interloquuto giuristi di chiara fama, lontani dall'agone politico. Perplessità vastissime sulla possibilità di introdurre questa legge nel nostro sistema giuridico erano state affacciate dalla cattedra, dal Foro, da magistrati egregi, da uomini politici, dalla stampa di tutti i settori, persino dalla stampa favorevole al Governo e al partito al Governo.

Tutto ciò non ha avuto alcuna importanza per i presentatori della legge. Lo stesso ministro dell'interno intervenne alla prima seduta della Commissione, poi, malgrado fosse stata da noi avanzata al presidente della Commissione la richiesta di avere presente un rappresentante del Governo, giammai né il ministro dell'interno né il suo sottosegretario, né il ministro della giustizia né il sottosegretario per la giustizia, ritennero di dover essere presenti ai lavori della Commissione.

Talché, signor Presidente, io credo che sia un fuor d'opera andare a ripetere in questa sede le ragioni di ordine giuridico per cui questa legge è addirittura, a nostro avviso, irricevibile nel nostro ordinamento giuridico. Sarebbe come andare a sostenere delle tesi quando queste sono state già respinte, tanto più quando è stato già chiaramente dichiarato dai rappresentanti responsabili dei vari settori dell'Assemblea che nessun emendamento sarà accolto dall'Assemblea stessa.

Io mi domando, signor Presidente, se questo sia persino compatibile con l'unica legge che regola i lavori dell'Assemblea, con il nostro regolamento. Io mi domando perché si vada svolgendo questa discussione; mi domando se questo è un Parlamento o un comitato esecutivo di un organo deliberante che è al di fuori del Parlamento stesso.

Sulla costituzionalità, quindi, della legge, non mi dilungherò. Che questa legge sia incostituzionale è un fatto acquisito alla coscienza giuridica del popolo italiano. Qualunque possa essere il vostro verdetto, nessuno toglierà dalla coscienza giuridica degli italiani (che hanno il senso del diritto: non vi fate illusioni, lo hanno profondo e non perdonano neanche dopo lustri così aperte violazioni e lacerazioni del diritto) che que-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

sta sia una legge contro la Costituzione o comunque fuori della Costituzione.

È incostituzionale per tante ragioni, ma soprattutto è incostituzionale nella sua strumentazione, nella sua articolazione. Vedremo in sede di approvazione degli articoli, se riterremo utile scendere a questo esame, vedremo quali sono le violazioni specifiche dei precetti costituzionali che questa legge compie, vedremo in quali campi questa legge va oltre quanto è previsto dalla Costituzione, supera i limiti e i confini della nostra Costituzione e del nostro ordinamento statale, dell'ordinamento giuridico dello Stato italiano.

Non vi è dubbio però che questa legge ha una sua incostituzionalità intrinseca che le deriva sostanzialmente dal fatto stesso di essere stata presentata all'approvazione del Parlamento quando questo Parlamento non ha ancora posto in essere gli strumenti di garanzia delle pubbliche libertà previsti dalla Costituzione e gli strumenti di garanzia per lo svolgimento dell'attività parlamentare stessa; quando noi vediamo nell'ordine del giorno delle Camere da molti mesi la legge sulla Corte costituzionale e vediamo che intenzionalmente si scavalca, nel nostro ordine del giorno, la legge per la Corte costituzionale per inserire prima questa legge, questa legge che viene a fratturare il nostro ordinamento costituzionale e giuridico, allora dobbiamo concludere che siamo veramente fuori della Costituzione! E con questa legge si vorrebbe richiamare il popolo italiano alla democrazia, al rispetto della democrazia, si vorrebbe con questa legge instaurare il reato di denigrazione della democrazia...!

Signor Presidente, io, che non sono certo sospetto di tenerezza per i popoli di oltre oceano contro i quali ho combattuto aspramente e dai quali sono stato tenuto per più anni in dura cattività, devo dire che abbiamo ricevuto un'alta lezione di civiltà e di democrazia, la prima, direi, che io ho ricevuto da quando sono tornato fuori dal filo spinato: questa lezione ci è stata data dalla Corte costituzionale statunitense l'altro ieri quando ha ritenuto di annullare una decisione presa dal capo dello Stato e di restituire ai cittadini il diritto della loro proprietà personale. Ecco che cosa significa attuare la democrazia e richiamare i cittadini alla democrazia: porre anzitutto le garanzie per la tutela dei diritti dei cittadini!

Voi, invece, con questa legge proponete e fate approvare al Parlamento una innovazione dello Stato, fate approvare la possibilità di eliminare i concorrenti politici, date

al potere esecutivo delle facoltà contrarie alla Costituzione e sconfessate persino da recenti pronunzie dalle più alte magistrature del nostro Stato. E con tutto ciò voi pretendete di istituire proprio con questo strumento, la difesa della democrazia e il reato di denigrazione della democrazia stessa... Ma andiamo!

Non staremo quindi a dilungarci sulle ragioni di ordine giuridico e costituzionale che renderebbero questa legge irricevibile. Vorrei soltanto ricordare ai rappresentanti di tutti i partiti che con questa legge implicitamente si viene ad istituire il controllo politico da parte del potere esecutivo sui partiti: come potrà, infatti, il potere esecutivo stabilire se determinati finanziamenti e determinate attività anche interne dei partiti siano in contrasto o meno con le norme di questa legge se non effettuando un controllo su di essi? Badate, onorevoli colleghi, che sotto questa etichetta dell'antifascismo, tanto cara a molti di voi, potrà passare tanta merce di contrabbando di cui voi stessi non saprete come liberarvi quando ne sarà invaso il mercato della legislazione italiana!

Che la decisione sia stata già presa prima dell'ingresso della legge in quest'aula è stato dimostrato anche dal modo allegro con il quale sono state respinte le eccezioni di incostituzionalità e la richiesta di sospensiva avanzata da un settore di questa Assemblea, nonostante che questa richiesta traesse origine dalla presentazione all'altro ramo del Parlamento di un provvedimento avente lo stesso oggetto di quello oggi in discussione: e anche questo è un caso nuovo e senza precedenti nella nostra storia parlamentare. Su questo punto ci riserviamo di richiamarci al regolamento in sede di discussione del primo articolo.

Accennati appena questi aspetti giuridici e costituzionali della nostra avversione alla legge, passiamo a rilevare taluni aspetti politici di essa. Anche a questo proposito noi non abbiamo l'illusione di indurre la maggioranza a modificare, anche in minima parte, le decisioni che ha già preso; tuttavia noi teniamo a denunciare all'opinione pubblica del paese quale sia la reale situazione politica che costituisce il substrato di questa legge e quali i veri fini politici che il Governo e la maggioranza si propongono attraverso l'approvazione di questo provvedimento: non si tratta certo del fine di difendere la democrazia, perché, come ho già detto e come credo sia pacifico, se questa legge offende qualche cosa, questo è proprio il principio e il metodo della democrazia.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Vedete, dalla discussione della legge in sede di Commissione, ad oggi, si sono verificati due fatti politici nuovi, sui quali io intendo richiamare brevemente la vostra attenzione. Questi due fatti nuovi sono innanzitutto la presentazione della legge polivalente all'altro ramo del Parlamento; in secondo luogo, le elezioni amministrative del 25 maggio.

Nella discussione in sede di Commissione noi presentammo taluni emendamenti a questa legge, emendamenti che traevano origine proprio dalla riforma del codice penale attualmente in corso appunto sul titolo e sull'argomento di cui tratta questa legge. Noi ritenemmo in quella sede che, quando per ragioni di urgenza si dovesse andare a modificare una parte del nostro sistema giuridico, non potesse prescindersi dai lavori che le commissioni per la riforma del codice penale, nominate da oltre cinque anni, stanno svolgendo ed hanno in gran parte svolto, giungendo perfino alla redazione e alla stampa dei progetti del nuovo codice penale; e che non potesse prescindersi da quelle che sono le conclusioni, non faziose, non settarie, non puramente politiche, raggiunte in sede di riforma, perché quando si parla di legge penale non si può avere di mira soltanto l'interesse politico, che è sempre contingente, ma bisogna avere di mira i bisogni e le necessità permanenti della legislazione.

Noi sostenevamo che non potesse prescindersi dai risultati e dalle conclusioni cui era giunta la commissione di parlamentari, di giuristi, di magistrati, di docenti delle cattedre universitarie, di rappresentanti ufficiali e responsabili del Governo, in merito a questa materia, e presentammo degli emendamenti che costituivano sostanzialmente il riporto di quegli articoli della riforma del nuovo codice penale che erano stati già stilati dalla commissione apposita e persino stampati nei volumi già editi dalla commissione.

Ricordo che sollevammo le proteste della prima Commissione che respinse indignata questa nostra peregrina idea di raffrontare le disposizioni di questa legge con le disposizioni che su questa stessa materia erano state già stilate nella riforma del codice penale.

Comunque, qualche giorno dopo noi sapemmo che il Governo andava a presentare un'altra legge che fu definita di carattere polivalente, e che doveva avere appunto il compito di costituire quasi uno stralcio anticipato della riforma del codice penale su questa materia, per regolarla in modo non puramente contingente, non con una

direzione obbligata e quindi con un carattere fazioso e settario (comunque si voglia giustificare questa disposizione) ma nei confronti di tutte indistintamente le forze politiche e in difesa veramente non di idee astratte, ma di talune istituzioni concrete del nostro Stato.

La legge ebbe una presentazione che è stata già illustrata in questa Camera, una presentazione inusitata, una presentazione politica, fatta dalla persona più qualificata, cioè dal Presidente del Consiglio, non in sede parlamentare, ma in sede politica. Egli disse in quella circostanza queste precise parole: « Presentammo una legge più ampia che, con effetto polivalente, difenda la democrazia contro attacchi di ogni parte e ci protegga contro nuove o rinnovate dittature ».

Ora io mi domando a quale rinnovata dittatura poteva fare riferimento il Presidente del Consiglio se non a quella contro la quale si sta forgiando in questa Camera questa legge? Quindi identità di oggetto, identità di fini, se il fine di questa è di difendere gli istituti democratici dello Stato; e allora per ragioni di ordine politico, per ragioni di coerenza oltre che per ragioni di ordine regolamentare che andremo ad illustrare in sede apposita, questa legge polivalente avrebbe dovuto assorbire nella sua trattazione, nello svolgimento dei lavori, la legge attualmente in discussione.

Tutto il popolo italiano questo sapeva e questo attendeva; ed allora, quale è la spiegazione che noi si può dare a queste *démarche* che il Governo ha fatto nel sospendere la discussione della legge polivalente e nel disporre invece l'approvazione accelerata di questo disegno di legge? Delle due, l'una: o si è trattato di un'affermazione che il Presidente del Consiglio ha ritenuto di fare soltanto in sede non politica, ma elettorale, con una finalità che non era quella di tracciare le direttive, la volontà e il programma del Governo su questa materia, ma, viceversa, di dare al corpo elettorale una indicazione che, comunque, potesse far convogliare verso il partito di cui il Presidente del Consiglio è l'espressione più alta, un suffragio maggiore; ovvero questa legge, discussa immediatamente dopo la celebrazione dei comizi elettorali, nel primo giorno nel quale il Parlamento si è riaperto all'indomani della consultazione elettorale, questa legge — dicevo — ha una finalità, una causa, uno scopo, un interesse che non è già quello della difesa degli istituti democratici dello Stato — che, per dichiarazione responsabile del capo del Governo, andrebbe ad attuarsi mediante l'altra legge — ma ha una finalità, una causa ed uno scopo

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

che non è già quello di salvaguardare il paese dal ritorno di tutte le dittature, nuove o rinnovate che siano, ma viceversa una causa, una finalità, un significato dichiarato di comprimere, di soffocare un partito politico il quale ha conseguito, nelle elezioni, una vasta affermazione, e che viene a turbare l'orizzonte politico contingente di questa cristallizzata situazione politica, rappresentata da questo Parlamento e da questo Governo.

Perché, signor ministro, ella non potrà non convenire che il 25 maggio il popolo ha votato. Ella mi obietterà: il popolo di metà dell'Italia. Ma non è colpa nostra che le elezioni si siano divise in due turni differenziati da un anno. Ella sa che non è colpa nostra, che noi le abbiamo richiesto chiaramente, una volta persino — come fu ritenuto dal Presidente del Consiglio — con molta energia, tanto che questi si alzò dal suo banco per opporre proprio a me che era offensivo il modo di porre tale questione. Comunque, fu da noi richiesto che le elezioni nel Mezzogiorno si svolgessero contemporaneamente a quelle del resto d'Italia o subito dopo, come era stato preso impegno.

Ma sta di fatto — e nessuno meglio di lei può saperlo — che il 25 maggio il popolo di metà dell'Italia ha votato. E badi che ella deve anche sapere, per averglielo riferito certamente i suoi organi di informazione, che il popolo di metà dell'Italia ha votato proprio su questa legge, ha espresso il suo avviso anche su questa legge. Noi abbiamo impostato la campagna elettorale anche su questa legge; abbiamo persino pubblicato un manifesto nel quale dicevamo che, in assenza della legge sul *referendum* e quindi nella impossibilità di poter richiedere un *referendum* al popolo italiano, noi lo chiamavamo a volersi esprimere, col suo voto, sulla legittimità di questa legge, sulla possibilità di raccogliere, nel nostro ordinamento, questa legge; sulla liceità di questa azione di soffocamento di un partito, del nostro partito.

Il popolo italiano ha votato. Io pensavo che, se la democrazia ha un significato, non in Italia soltanto, ma nel mondo, questo significato deve consistere nella rappresentanza e nel rispetto, quindi, della volontà manifestata dal popolo, attraverso le elezioni. Viceversa, il giorno successivo alla votazione, questa Camera — violando il sistema costituzionale e il proprio regolamento, come vedremo in sede adatta — è andata a discutere questa legge, mentre era stata presentata nell'altro ramo del Parlamento l'altra legge, avente lo stesso oggetto e lo stesso fine, se

oggetto e fine di questa legge fossero quelli di difendere gli istituti democratici e di impedire il ritorno di una dittatura e la ricostituzione del partito fascista, che voi dite e nella intestazione e nella relazione e nella articolazione della legge di volere raggiungere.

È chiaro, quindi, che il fine è un altro: il fine che questa legge si propone è di comprimere una corrente d'opinione pubblica e di eliminare un concorrente politico. E il nostro compito è solo questo: denunciare ciò al paese: noi qui compiamo questo dovere, forse l'ultimo dovere che, come parlamentari, compiamo per questo partito, che abbiamo l'onore e l'orgoglio di difendere in quest'aula contro le folate di odio e di livore, che si sono levate contro di esso e contro di noi; abbiamo il dovere di dichiarare ed anche di denunciare, senza drammatizzare, all'opinione pubblica questa realtà e questo stato di cose.

E devo dire anche, signor ministro, che le è stato rimproverato, a torto, da taluni dei più zelanti deputati di essere stato condiscendente nei confronti di questo settore politico, di questa idea politica, di questo movimento, di questo partito.

Io devo ricordarle che questa legge è l'ultimo episodio di una serie di atti anticonstituzionali e persecutori, che il Ministero dell'interno ha compiuto nei nostri confronti. Altra volta, da questi banchi io gliela elencaii con esattezza, documentata e tassativa. Ella aveva sul suo banco una grossa cartella di documenti ed io la invitai a smentire uno solo di quegli atti, che andavo elencando. Ella non ha smentito e non poteva smentire, perché tutto quanto andavo a dire rispondeva esattamente alla verità dei fatti. È consacrato nei resoconti parlamentari della seduta del 2 aprile 1950. Ella può controllare e vedere se oggi, a distanza di due anni, può dare quella smentita, che non fu in grado di dare allora.

Questo atteggiamento persecutorio si iniziò quando ella ritenne di avere il diritto, contro la Costituzione e contro la legge del 1947, allora in vigore, di potere impedire ad un partito politico, ad un solo partito politico di svolgere la propria normale attività politica e propagandistica; quando ella ritenne, contro la Costituzione e contro la legge, di potere impedire che noi si tenesse dei comizi pubblici; quando ritenne di poter vietare il nostro congresso nazionale. Questo le è stato rimproverato da tutti. Ed ella mi pare che non abbia potuto dare su questo capo nessuna giustificazione valida del suo operato.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

Ma io devo ricordarle che noi abbiamo richiesto infinite volte di poter celebrare questo congresso nazionale: glielo abbiamo richiesto verbalmente e per iscritto, in sede ministeriale e in sede parlamentare; lo abbiamo richiesto anche con interrogazioni scritte, alle quali ella ha risposto che non poteva rispondere, perché nessun fatto nuovo era intervenuto a modificare quella situazione di cose, per la quale il nostro partito non poteva tenere il proprio congresso. Noi le ripetiamo ancora una volta che intendiamo tenere questo congresso. Vedremo se ella ancora una volta ci impedirà e ci vieterà di tenere questo nostro congresso. Perché allora la petizione di principio nei nostri confronti è chiara. Ella — non voglio fare paragoni che potrebbero sembrare irriverenti — dovrebbe conoscere dei precedenti di questo sistema: ella ci imputa un fatto e non ci consente di dimostrare che questo fatto non esiste. Ella ci accusa di non essere democratici e contemporaneamente ci vieta di svolgere la nostra attività democratica e ci impedisce l'unico atto che potrebbe dimostrare che quanto lei dice non risponde a verità.

Questo non poteva farlo: non poteva farlo secondo la Costituzione né secondo la legge. Ed invece l'ha fatto e ha svolto nei nostri confronti una lunga attività persecutoria e contro legge.

Ella può dire: vi sono delle ragioni, dei fini politici che possono giustificare questo atteggiamento. Io per un momento posso dimenticare di essere un deputato che rappresenta un partito e dei cittadini che chiedono al Governo il rispetto dei diritti loro riconosciuti dalla Costituzione e dalla legge, e potrei quindi seguirla per un momento in questo ragionamento politico. Lei forse riteneva che questo sistema persecutorio usato nei nostri confronti sarebbe stato produttore ai suoi fini politici, cioè avrebbe distrutto questo partito e questa corrente politica, l'avrebbe compressa, spaventata e disorientata determinando il litigio fra i componenti del partito, dando altresì all'opinione pubblica l'impressione che con questo partito non c'era nulla da fare, e determinando in ultima analisi l'isolamento e il discredito di questo movimento; il che avrebbe facilitato il suo compito di difensore non della democrazia, ma di questo Governo e del partito democristiano.

Ebbene, non credo che in politica siano le intenzioni quelle che contano, ma i risultati. Loro sono tutti dei politici più esperti di me (che sono una recluta della politica);

tuttavia credo di sapere che quel che conta in politica sono i risultati. Ella ha visto che questo sistema politico, invece di distruggere questo partito, di spegnere questa idea e di creare intorno a noi l'isolamento, ci ha dato al contrario la possibilità di estensione e di alleanze con altre forze politiche che sono state irritate proprio dal sistema persecutorio usato nei nostri confronti. Ella ha visto che malgrado i soprusi e le violenze esercitate contro di noi, per impedire la nostra azione di propaganda (*Rumori al centro e a destra*). ...Signori, non è nostra abitudine venire a raccontare le violenze che tutti noi, deputati del « movimento sociale », abbiamo subito, perché siamo stati tutti più volte aggrediti e percossi e non abbiamo mai fatto i piati che abbiamo sentito fare da altri in quest'aula per casi di molto minore importanza, né le siamo venuti a raccontare le infinite volte che le nostre sedi sono state assalite ed i nostri iscritti aggrediti o feriti — ella, dicevo, ha visto che malgrado i soprusi il nostro movimento è in continua ascesa. Ci hanno perfino impedito di svolgere la nostra attività organizzativa di partito (e lei sa che senza i congressi nazionali l'organizzazione del partito può frantumarsi) e di svolgere l'azione propagandistica, tanto che io stesso non ho potuto rendere conto al mio corpo elettorale, in un pubblico comizio, della mia attività in Parlamento, perché questo mi è stato vietato; ancora di più: recatomi a Bari, non ho potuto nemmeno ricevere gli iscritti al mio partito che desideravano visitarmi, perché ho trovato l'albergo presidiato dalla forza pubblica, e ho dovuto ricevere uno per uno i giornalisti nella mia stanza, come se fossi un malfattore.

Malgrado tutto questo, ad ogni consultazione elettorale il nostro partito, con una curva di tracciato veramente parabolica, ha visto accresciuti i consensi popolari ed è l'unica formazione politica italiana che ha visto progressivamente in tutte le consultazioni elettorali aumentare il numero dei suffragi con una continuità ed una costanza che stanno a denotare non l'esplosione di un sentimento, o quello che potrebbe sembrare un equivoco politico, ma un crescente apprezzamento — a torto, secondo voi, a ragione secondo noi — da parte di un settore sempre più ampio dell'opinione pubblica delle nostre idee politiche, dei nostri programmi e anche — perché no? — degli uomini che modestamente queste idee politiche rappresentano.

Quando ella, onorevole ministro, ha visto questo, quando ha constatato tale risultato,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

avrebbe dovuto trarne le conseguenze, le conseguenze politiche come uomo politico, e a mio avviso, anche come ministro. Quando tutta la sua politica interna — tranne quella di polizia sulla quale discuteremo in sede di bilancio dell'interno e sulla quale ho davvero tanto da dire — è stata orientata in questa direzione e ha conseguito questi risultati negativi, ella doveva trarne le conseguenze perché era una politica ormai fallita. Penso che ella, come ministro, avrebbe dovuto cedere il posto ad un altro, e come uomo politico avrebbe dovuto riconoscere che i risultati della sua politica, malgrado le sue intenzioni (nobilissime per lei e per il suo partito, tutt'altro che nobilissime per noi) non avevano raggiunto lo scopo che si prefiggevano. Ella invece insiste in quest'opera, insiste ancora in questo tentativo con una ostinazione che è veramente nuova e senza precedenti nella storia. Ella ora dice: facciamo la legge e li scioglieremo. Meglio tardi che mai. Io potrei osservarle, signor ministro, che il « meglio tardi che mai » non si applica in politica; in politica, caso mai, è preferibile applicare piuttosto la reciproca: meglio mai che tardi. Perché, quando una realtà politica esiste, ella non può adottare quegli strumenti che secondo lei servono, in determinate occasioni, a sciogliere un partito.

Malgrado, la sua azione, dunque, il voto popolare si è pronunciato proprio su questo. E malgrado il consenso del popolo, malgrado 2 milioni di voti che noi abbiamo raccolto, ella insiste nel tentare di sopprimere questa forza politica, questo partito. Stiamo attenti, è il caso di dirlo veramente, perché in questo caso non c'è più bisogno della legge polivalente contro eventuali rinnovate dittature.

È questa la rinnovata dittatura. Perché, vedete, vi sono anche dei casi di dittature venute dal di fuori e che si sono imposte con la violenza sovvertendo l'ordine costituito; ma l'esperienza storica ci insegna che il maggior numero di dittature si è formato proprio in questo modo: quando un partito, che è riuscito ad andare al potere col gioco dei voti, una volta insediatosi al Governo, incomincia ad eliminare i partiti politici a mano a mano che essi diventano più forti e con maggiore insistenza quanto più essi sono seguiti dal consenso popolare. Stiamo dunque attenti su questo punto, e mi rivolgo a tutti i settori parlamentari.

Con questa legge che cosa si fa? A che cosa si mira? Voi dite: alla difesa della democrazia. Vi ho già detto che la difesa della

democrazia è fuori causa. Per difendersi contro una « nuova o rinnovata dittatura » vi è l'altra legge. Quindi, con questa legge a che cosa si mira? Si vuol dare al potere esecutivo la facoltà di sciogliere un partito. Nell'articolo 3 è tutta la sostanza della legge. Voi non vi fidate del magistrato né del giudizio di un'Assemblea, ammesso che fosse lecito costituzionalmente. Voi volete delegare al potere esecutivo la facoltà di sciogliere un partito; e tutto questo è codificato nell'articolo 3 del disegno di legge. Ebbene, quando il potere esecutivo ha il diritto di sciogliere un partito politico, quel potere esecutivo è in condizione di attuare la dittatura. Infatti se e quando poi verrà il potere giudiziario a ristabilire le cose, l'organizzazione del partito non esiste più, i dirigenti sono imprigionati, i rappresentanti politici sono decaduti, il partito politico è finito. Andiamo a fare le prossime consultazioni elettorali — questa legge non senza ragione viene inserita fra due consultazioni elettorali — e ci sbarazziamo, voi così pensate, del concorrente politico.

È qui che vorrei richiamare l'attenzione di tutta l'Assemblea. Noi siamo su una strada che ormai è chiara, strada che è stata aperta con burbanza e spregiudicatezza dal Governo (do atto al ministro dell'interno di agire con spregiudicatezza). Noi sappiamo tutti che è in cantiere la nuova legge elettorale, sappiamo che su questo argomento si è discusso prima di questa consultazione elettorale e si sta discutendo ora; sappiamo che si sta formulando questa nuova legge, la quale darà il premio di maggioranza, un premio di maggioranza sempre più alto, ad un determinato raggruppamento, a quel raggruppamento che comunque avrà la maggioranza relativa. Questa legge elettorale eliminerà la concorrenza vera fra i partiti per la conquista del potere.

Ma perché questa legge elettorale possa attuarsi è necessario mettere in stato di minorazione una delle forze politiche che va affermandosi e che potrebbe rendere troppo rischioso il gioco e determinare nell'opinione pubblica uno stato d'animo contrario a questo che sarà l'ultimo sopruso che questo Governo andrà a compiere prima del termine della legislatura. È necessario spianare il terreno brutalmente, con un rullo, da quello che può essere l'ostacolo a carattere veramente nazionale e patriottico contro questo sopruso.

Quindi, si vuole eliminare questo partito politico. Ed ecco l'offa del fronte antifascista, l'offa del C. L. N. che deve risorgere per affascinare tutti i sacerdoti della democrazia.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

contro i demoni della democrazia. Questo lo capiscono tutti: non vi è cittadino italiano che non abbia capito questo. Signor ministro, ella si sbaglia in una cosa, e questa può essere la spiegazione di quelli che voglio chiamare benevolmente i suoi errori di natura politica: ella ritiene che gli italiani siano più sciocchi di quello che sono, lei ritiene che gli italiani siano più pecore di quello che sono. No! Non vi è nulla che irrita il popolo italiano come il sentimento del diritto calpestato e strappato; non vi è nulla che irrita il popolo italiano come il sopruso e la violenza commessi contro una delle parti in causa; non vi è nulla che irrita di più gli italiani come la slealtà nella politica.

E quindi ecco che vi sono delle cose che non mi spiego in questa discussione. Così, non mi spiego perché tutti i settori politici corrano — lo dissi già un'altra volta: è la favola dei ciechi di Bruegel — verso questo precipizio politico allegramente, con gioia, come se celebrassero un calendimaggio: andiamo a distruggere questo « movimento sociale italiano », togliamocelo dai piedi, eliminiamo questa forza politica che dà tanto fastidio! E tutto questo con una specie di gioia sadica nell'attizzare questi ferri, nel preparare queste manette, come annunciato da un ministro in una sua intemperanza oratoria elettorale. Io posso spiegarmi questa intemperanza dei ministri (ma trovo che sarebbe meglio che non partecipassero personalmente alla campagna elettorale, per non cadere in intemperanze spiegabili ma che certamente non apportano lustro e prestigio alla carica che essi ricoprono di governanti, di rappresentanti di tutto il popolo, e non soltanto di un partito); ma non mi spiego invece questa euforia di festa. Badate, noi siamo su questa strada, e questa strada ha questo sbocco, la dittatura del partito al Governo: non vi è altra possibilità. Io ho sentito annunciare da due rappresentanti dei due partiti più forti di questa Assemblea, cioè dei partiti di sinistra e del partito democristiano: noi non voteremo nessun emendamento a questa legge, perché essa possa più presto attuarsi. Ma questa è pura follia!

A parte i motivi di ordine etico, di ordine giuridico, di ordine procedurale e regolamento dell'Assemblea, non c'è senso politico in questo atteggiamento! Tuttavia noi vi presenteremo egualmente i nostri emendamenti articolo per articolo, per porvi di fronte alle vostre responsabilità. Se per avventura, o per sventura, gli emendamenti dovessero essere tutti respinti, io penso che lo stesso Capo dello Stato forse avrà delle

perplexità all'atto della promulgazione della legge, tanto essa va al di fuori dell'ordinamento giuridico del nostro Stato, tanto essa urterebbe contro decisioni recenti del Consiglio di Stato a sezioni riunite e tanto questa legge sarebbe stridente nei confronti dei principi fondamentali del nostro sistema giuridico. Quando io sento dire dai rappresentanti responsabili dei due partiti politici più forti che essi hanno già deciso di respingere tutti gli emendamenti per far presto a forgiare questa legge, io non capisco più niente, allora veramente mi sembra che la politica non faccia più per me. (*Commenti*). Davvero i parlamentari tutti assieme vogliono far questo? Lo facciano pure: vedremo come il popolo italiano apprezzerà questo comportamento.

E io con questo potrei aver finito. (*Commenti*). Respirate pure di sollievo. Potrei aver finito, ma debbo fare una sola considerazione che ci riguarda un po' personalmente. Noi abbiamo sentito dire tanto in questa discussione circa questo nostro partito (credo che nessuno possa illudersi di risponderci che tutto questo è un fuor d'opera, perché la legge non è contro il movimento sociale: il fatto stesso che si voglia questa legge monovalente quando già c'era la polivalente e il modo come è stata impostata la discussione alla Camera e al Senato dimostrano chiaramente il contrario).

Ne abbiamo sentito dire tante che è pur necessario dire qualcosa in merito a noi. Abbiamo sentito per esempio dire dall'onorevole Giannini (lo ringrazio per il garbo con il quale egli ha svolto il suo intervento, garbo inusitato in questa Assemblea in questa circostanza) che il nostro partito ha avuto successo perché ha avuto il coraggio — o la spudoratezza — di barare nella propaganda, di ingannare gli italiani sostenendo che la guerra non si è perduta per questo o si è perduta per altro. No, io questo glielo posso contestare. Se c'è qualcuno in Italia che sostiene che la guerra si è perduta, siamo noi: noi siamo i soli che non imbandieriamo gli edifici il giorno della sconfitta. (*Commenti*). Ma il nostro coraggio è stato un altro: quello di aver detto sette anni prima dell'onorevole De Gasperi che di un certo periodo storico non tutto era da respingere e che si doveva correggere il male ma accettare il bene.

SCELBA, *Ministro dell'interno*. Ella ha detto che è accettabile tutto del passato.

ROBERTI. Mi provi dove l'ho detto. (*Commenti*).

Una voce al centro. Ma se lo dice sempre.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

ROBERTI. Non è vero e vi sfido a provarlo.

SCELBA, *Ministro dell'interno*. Le mostrerò il testo.

ROBERTI. Ed è strano che ella, onorevole ministro, avendo tutto quanto c'è di responsabile nel nostro partito e come dichiarazioni ufficiali e come affermazioni di dirigenti responsabili e come fatti politici, adduca come testimonianze di queste accuse soltanto e sempre le espressioni di coloro che noi consideriamo non rappresentanti del partito e lo dichiariamo ufficialmente.

CECCHERINI. Anche Graziani? Anche Anfuso?

Una voce all'estrema sinistra. E il discorso di Borghese?

ROBERTI. E non voglio dire altro, poiché altrimenti potrei aggiungere che, non da parte nostra, ma da parte vostra si è insinuato che quelle persone che dicono queste cose non siano del tutto indipendenti dal Ministero dell'interno. È infatti veramente strano che il ministro dell'interno adduca delle testimonianze che sono poi sempre quelle che noi sconfessiamo.

Comunque, andiamo avanti. Il coraggio è quello di avere detto allora ciò che oggi altri dicono. Noi ci vergogneremmo oggi di fare dell'estremismo: oggi che è tanto più facile fare dell'estremismo, che è tanto più facile fare dell'apologia, che è tanto più facile farla oggi che la fanno tanti, non solo nelle nostre file. Noi ci vergogneremmo. Noi abbiamo mantenuto in questa fase lo stesso atteggiamento che avevamo quando era tanto più difficile e pericoloso mantenerlo.

È forse per questo che la gran massa della gioventù italiana ci segue e si entusiasma alle nostre parole e alla nostra azione politica più di quanto non abbia fatto nei confronti dell'onorevole Giannini, che forse avrebbe avuto maggior successo, se questo coraggio non gli fosse venuto meno.

Nei confronti del passato, quindi, il nostro atteggiamento, che è stato più volte responsabilmente dichiarato, è questo: non rinnegare e non restaurare. Da parte del Governo, da parte di questo Governo, si segue forse una formula opposta: quella del restaurare e rinnegare: noi siamo invece per il non rinnegare e il non restaurare.

Per quanto riguarda il presente, poi, noi abbiamo compiuto un tentativo di inserimento negli istituti democratici del nostro pensiero e delle nostre idee. Che cosa ne abbiamo avuto? Ci sono state sbattute le porte in faccia. I comizi soppressi, il congresso vie-

tato, l'impossibilità di svolgere la nostra attività propagandistica, l'impossibilità di svolgere la nostra attività organizzatrice. (*Commenti*).

Abbiamo visto che questa Camera, che questo Governo, che questa maggioranza che avrebbero dovuto come prima loro cura avere quella di dare a questa democrazia i suoi presidi, cioè la Corte costituzionale, cioè la legge per il referendum — ve lo dico fino alla noia — le hanno invece accantonate, le hanno fatte scavalcare da altre leggi, fra cui alcune chiaramente antidemocratiche, come questa.

È questo il risultato del nostro tentativo. Ma noi lo continueremo il nostro tentativo, nonostante il vostro sforzo di buttarci nel fosso. L'avete tentato tante volte di buttarci nel fosso, di lanciarcì nel precipizio. L'avete persino disegnato in un vostro manifesto elettorale. In quel precipizio noi non andremo. Abbiamo il diritto di camminare su questa strada, abbiamo il diritto di attuare, secondo le formule democratiche, secondo il metodo democratico (*Commenti*), secondo il consenso dei cittadini italiani, questa nostra azione politica. E voi volete impedircelo dando al ministro dell'interno il potere indiscriminato e discrezionale di sciogliere un partito politico! Mi richiamo all'articolo 3 di questa legge, quando voi mi dite di no. Qui vi voglio, onorevole Rossi!

Noi vogliamo attuare, secondo questo metodo, quella che pensiamo sia la nostra idea, che è idea rivoluzionaria nel senso di sostituzione di un sistema giuridico con un altro sistema giuridico. Trasformazione profonda, non rivolta, perché rivolta è sterile ribellione violenta contro le forze costituite!

Noi vogliamo attuare questo mutamento di sistema giuridico; noi vogliamo che al principio — altissimo, ma esclusivo — di tutela e di difesa della proprietà, stabilito da un'altra rivoluzione, si aggiunga il principio della tutela del lavoro, che vogliamo attuare in Italia attraverso la Costituzione di questo nostro Stato, lo Stato nazionale del lavoro. È anche questa una rivoluzione, è un mutamento di sistema giuridico. Le rivoluzioni sono questo: un mutamento di sistema giuridico, che può essere attuato anche dalle forze al Governo, quando un sistema giuridico non è più aderente alla realtà politica, sociale, economica, e quando le forze al Governo hanno entro di sé la forza di prender la guida di questa istanza e condurla. Nella storia tante rivoluzioni sono avvenute così: la più grande rivoluzione del mondo fu attuata da Pietro il grande, che modificò completamente

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 4 GIUGNO 1952

il sistema giuridico del suo paese e continuò ad essere lo zar della Russia.

Ma, quando nello Stato attuale (quello era lo Stato di allora; oggi c'è lo Stato moderno, uscito dalle altre rivoluzioni precedenti), quando nello Stato, il Governo non ha in sé quella forza vitale, quella risorsa spirituale che è fede in se stessi e volontà di vita, tale da attuare questa trasformazione, ebbene, attraverso la dialettica del metodo democratico, questo si può svolgere, e chiediamo che ci venga riconosciuto questo diritto! Questo abbiamo sempre chiesto e continueremo a chiedere, e ci studieremo di attuarlo anche spezzando, se necessario, la cristallizzazione d'interessi che si oppone alla trasformazione giuridica del nostro Stato!

GIAVI. La vostra dialettica l'abbiamo già sperimentata: è quella della repubblica sociale.

ROBERTI. Dopo quanto vi ho detto, signori deputati e signor ministro, poiché lo avete già deciso prima di entrare in questa aula, approvate pure questa legge e adottatela pure. Staremo a vedere quale risposta vi daranno gli italiani! (*Applausi all'estrema destra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta notturna.

Avverto che la seduta notturna avrà inizio alle 21,15.

La seduta termina alle 20,15.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI