

CDXVII.

SEDUTA DI VENERDÌ 13 APRILE 1956

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **D'ONOFRIO**

INDICE

	PAG.
Congedi	25075
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57 (2028)	25080
PRESIDENTE	25080
COLITTO	25080
CHIARAMELLO	25083
QUARELLO	25090
Proposte di legge (Annunzio)	25075
Proposte di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	25076
DI MAURO	25076
JERVOLINO MARIA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	25076
LOPARDI	25076
CAPUA, <i>Sottosegretario di Stato per la agricoltura e le foreste</i>	25079
MAGLIETTA	25079
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio)	25094
Per la discussione di una proposta di legge:	
LOPARDI	25093
PRESIDENTE	25093
Sostituzione di un deputato:	
PRESIDENTE	25076

La seduta comincia alle 10,30.

LONGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 28 marzo 1956.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Malagodi e Marzotto.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

DI VITTORIO, LIZZADRI, PESSI, SANTI E BRODOLINI: « Riassetto della retribuzione dei portieri e degli altri lavoratori addetti alla vigilanza, custodia e pulizia degli immobili urbani » (2181);

BIAGIONI: « Modifica all'articolo 229 del testo unico delle leggi sanitarie approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 » (2182);

SANSONE e PIERACCINI: « Computo ai soli fini della carriera economica del servizio pre-ruolo prestato dalle maestre elementari statali nelle scuole materne dei grandi comuni, già autonomi nell'amministrazione della pubblica istruzione elementare » (2183).

Saranno stampate e distribuite. Le prime due, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; dell'altra, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Sostituzione di un deputato.

PRESIDENTE. Informo che, dovendosi procedere alla sostituzione del deputato Aldo Fascetti, dimissionario in seguito alla sua nomina a presidente dell'I. R. I., la Giunta delle elezioni, nella sua seduta del 12 aprile — a termini degli articoli 58 e 61 del testo unico 5 febbraio 1948, n. 26, delle leggi per l'elezione della Camera dei deputati — ha accertato che il candidato Lucchesi Primo segue immediatamente l'ultimo degli eletti nella stessa lista della democrazia cristiana per la circoscrizione XV (Pisa, Livorno, Lucca, Massa e Carrara).

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e proclamo quindi l'onorevole Primo Lucchesi deputato per la circoscrizione di Pisa, Livorno, Lucca, Massa e Carrara (XV).

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

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca o svolgimento di due proposte di legge. La prima è quella di iniziativa dei deputati Di Mauro, Maglietta, Marilli, Sala, Faletta, Cianca, Montagnana, Montelatici e Beltrame:

« Istituzione del ruolo organico del personale subalterno dei convitti nazionali e degli educandati femminili nazionali » (1265).

L'onorevole Di Mauro ha facoltà di svolgerla.

DI MAURO. Non mi pare vi sia molto da aggiungere a quanto è detto nella relazione scritta. Mi limito, perciò, a sottolineare alcuni elementi della relazione stessa. In sostanza, vi è una situazione che io ritengo assurda. Infatti una parte del personale che lavora alle dipendenze di convitti nazionali e degli educandati femminili è considerata statale a tutti gli effetti, con il conseguente trattamento economico e giuridico, mentre l'altra parte — forse perché è la più umile — è considerata invece come dipendente da istituti privati e riceve un trattamento che oscilla intorno alle 5-6 mila lire, oltre la mensa.

I ministri della pubblica istruzione, in verità, hanno riconosciuto che occorre una sistemazione in questo settore. Nel 1948 il ministro della pubblica istruzione, con proprio decreto, impegnò gli istituti a parificare il trattamento economico del personale subalterno dei convitti e degli educandati nazionali a quello dei bidelli delle scuole elementari.

Scaduta la legge, però, da parte degli istituti, è stato revocato questo trattamento economico ed in conseguenza si è avuta una riduzione degli stipendi di questa categoria proprio nel momento in cui vi era una necessità di miglioramenti. Successivamente, lo stesso ministro della pubblica istruzione preparò un disegno di legge per la equiparazione di questo personale a quello delle scuole statali, però la proposta — non so per quali motivi — non è stata presentata alle Camere.

Si tratta ora di rompere gli indugi per compiere una opera di giustizia. L'onere che ne deriva allo Stato è molto modesto. Confidiamo pertanto nella presa in considerazione della nostra proposta e successivamente nella sua approvazione.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

JERVOLINO MARIA, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

La seconda proposta di legge è quella di iniziativa dei deputati Lopardi, Lizzadri e Minasi:

« Provvidenze per le zone colpite dal maltempo e dalle frane in Abruzzo » (2134).

L'onorevole Lopardi ha facoltà di svolgerla.

LOPARDI. Non v'ha dubbio che l'ondata del maltempo, che si è abbattuta sul nostro paese nel febbraio-marzo del corrente anno, abbia colpito segnatamente l'Abruzzo. E se è vero che la regione abruzzese — come è risultato del resto dalle inchieste ufficiali sulla disoccupazione e sulla miseria — è una delle più depresse dello stesso mezzogiorno d'Italia, è facile comprendere quale situazione gravissima si sia creata in questa parte del nostro paese.

Da ogni settore politico infatti la grave situazione è stata segnalata in questa Assemblea. Non a caso quasi tutti i deputati abruzzesi — di ogni parte politica — in quest'aula hanno preso la parola in occasione della discussione delle mozioni sul maltempo. Oggi, a distanza di qualche settimana dalla fine del maltempo, dobbiamo domandarci che cosa sia stato fatto dal Governo, all'infuori della distribuzione di un certo numero di pacchi, avvenuta con criteri non sempre commendevoli.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

I soli provvedimenti che siano stati adottati sono quelli della sospensione dei termini convenzionali e la promessa, da parte del ministro dei lavori pubblici, di avvalersi delle leggi esistenti sulle frane e di quella per la costruzione di case per i senzatetto e per la soppressione delle case malsane, onde provvedere alle gravi sciagure che si erano, in questo settore, verificate in Abruzzo ed altrove.

Ma bisogna osservare in proposito che, se esistono — da quella del 1904 a quella del 1906, da quella del 1908 a quella del 1917 — le leggi per il consolidamento degli abitati a seguito di frane, è pur vero che quelle leggi sono rimaste completamente inoperanti per mancanza di mezzi finanziari, tanto che, a seguito del maltempo, del gelo e del disgelo, in Abruzzo si sono verificate numerosissime frane nelle province di Chieti, di Teramo e di Pescara, così come è detto nella relazione scritta.

In essa affermavo che forse migliore, sotto questo profilo, fosse la situazione della quarta provincia, quella dell'Aquila, in quanto ritenevo che essa si estendesse su terreno meno franoso; senonché nel frattempo ed a seguito del disgelo, anche nella provincia dell'Aquila si sono verificate frane imponenti, tanto che a Prata d'Ansidonia due fabbricati sono crollati completamente e venti sono stati gravemente lesionati: vi sono quaranta famiglie da sfollare e non si trovano le abitazioni per accoglierle; a Castelnuovo di San Pio delle Camere tre fabbricati sono crollati, a Píenze di Barisano otto fabbricati sono del pari crollati.

A dimostrare come le leggi esistenti sulle frane siano state inoperanti — o meglio, operanti soltanto sulla carta — sta il fatto che a cominciare dal 1908 fino ad oggi centinaia e centinaia di comuni e di abitanti abruzzesi furono compresi nei decreti per il consolidamento o per il trasferimento, senza che, dopo essere stato adottato il provvedimento cartaceo, sia stata spesa una sola lira per tradurre in realtà quanto sulla carta era stato stabilito.

Se teniamo presente, ad esempio, la sola provincia di Chieti, constatiamo che furono ammessi al consolidamento i seguenti comuni: Altino (decreto 2 marzo 1916, n. 299), Ari (decreto 3 novembre 1922, n. 1547), Atessa (decreto 2 marzo 1916, n. 299), Bomba (decreto 7 agosto 1919, n. 1498), Borrello (decreto 7 dicembre 1919, n. 2406), Carpineto Sinello (legge 9 luglio 1908, n. 345), Casalincontro (decreto 18 febbraio 1939, n. 168),

Casoli (decreto 2 marzo 1916, n. 299), Casalan-guida (legge 9 luglio 1908, n. 445), Castelfrentano (decreto 2 marzo 1916, n. 299), Castelguidone (decreto 2 marzo 1927, n. 1207), Castiglione Messer Marino (legge 9 luglio 1908, n. 445), Chieti (decreto 5 settembre 1938, n. 1734), Civitella Messer Raimondo (decreto 2 marzo 1916, n. 299), Colledimezzo (decreto 7 agosto 1919, n. 1498), Fara Filiorum Petri (decreto 2 marzo 1916, n. 299), Fara San Martino (decreto 2 marzo 1916, n. 299), Filetto (decreto 31 marzo 1927, n. 621), Francavilla al Mare con decreto 13 agosto 1926; Frisa con decreto 3 novembre 1921; Furci con decreto 2 marzo 1916; Gessopalena con decreto 11 settembre 1919; Gissi con decreto 2 marzo 1916; Giuliano Teatino con decreto 3 novembre 1921; Guardiagrele con decreto 3 novembre 1921; Guilmi con decreto 24 aprile 1921; Lama dei Peligni con decreto 7 dicembre 1919; Lanciano con decreto 3 novembre 1921; Miglianico con decreto 7 agosto 1919, n. 1498; Orsogna con decreto 5 febbraio 1920, n. 201; Vasto con decreto 2 agosto 1919, n. 1498...

PRESIDENTE. Onorevole Lopardi, la prego di passare l'elenco dei comuni agli stenografi.

LOPARDI. Signor Presidente, avrei voluto enumerare tutti questi comuni per dimostrare come le assicurazioni date dall'onorevole Romita siano semplicemente fondate sulla sabbia, in quanto, esistendo da tempo quelle leggi che egli invoca, soltanto in provincia di Chieti vi sono 56 località fra comuni ed abitati che sono stati ammessi con decreti o con leggi al consolidamento e vi sono altri 8 comuni che sono stati ammessi addirittura al trasferimento senza che dopo questi decreti e queste leggi sia stata, di concreto, fatta qualche cosa. È evidente che a seguito del maltempo questi abitati che già erano in stato di frana, si trovino oggi in una situazione veramente disastrosa. E la riprova che le affermazioni e le promesse del ministro dei lavori pubblici non possono avere alcun fondamento concreto, si ha solo che si esamini il bilancio del Ministero dei lavori pubblici nel quale, per quanto riguarda l'Abruzzo, alla voce « opere varie » (che, fra l'altro, comprende soltanto in minima parte il finanziamento per il consolidamento degli abitati) sono stanziati solamente 400 milioni di lire. Né si può vedere dall'esame dello stesso bilancio la possibilità di stornare una somma qualsiasi da altre voci per cercare di venire incontro alle necessità della regione abruzzese.

Si tenga poi presente che sono state presentate numerose interrogazioni in proposito,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

specialmente riguardanti le frane, da deputati di ogni settore, e segnatamente da deputati democristiani, fra i quali l'onorevole Gaspari, che in una sua interrogazione chiede degli interventi concreti ed afferma: « I suddetti movimenti franosi, infatti, saranno ulteriormente aggravati dalle eccezionali precipitazioni nevose in atto, che già superano quelle eccezionali dello scorso febbraio, e renderanno gravissima ed insostenibile con estese interruzioni stradali e crolli di abitazioni la già tanto grave situazione di quella che è una delle più povere province d'Italia e la più gravemente colpita in questa dolorosa circostanza ».

Ma, oltre al consolidamento degli abitati vi sono strade nazionali, provinciali e comunali in frana, né con le leggi invocate dall'onorevole Romita si può provvedere ad esse. Vi sono case che, già colpite dal terremoto del 1950-51, pur essendo ancora abitate, a seguito del gelo e del disgelo sono crollate o stanno crollando senza che vi siano i mezzi disponibili per riparare a questa sciagura. Per avere un'esatta visione della gravità dei danni che hanno colpito gli Abruzzi, desidero fornire i dati ufficiali relativi ad una sola provincia, quella di Chieti, dati trasmessi dall'ufficio del genio civile di Chieti al provveditorato alle opere pubbliche dell'Aquila e da questo ufficio al ministero. La situazione si riferisce a tutto l'8 marzo ultimo scorso, quando la gravità dei danni non era ancora interamente conosciuta. Per le strade provinciali si riscontrano danni per un miliardo di lire, per le strade comunali danni per 117 milioni e 500 mila lire; per le strade comunali, la cui manutenzione è affidata all'amministrazione provinciale, i danni ascendono a 61 milioni e 900 mila lire; per quanto riguarda opere idrauliche vi sono danni per 19 milioni; per opere igieniche ed acquedotti 87 milioni di lire; per fognature ed altre opere igieniche 25 milioni di lire. Per quanto riguarda edifici pubblici danneggiati (che sono stati 12 in una sola provincia), vi sono danni per 12 milioni e 230 mila lire; per scuole e case comunali danneggiate (che sono state 11), i danni ammontano a 5 milioni e 90 mila lire. Per altri edifici pubblici danneggiati si prevedono spese per riparazioni per un milione e 700 mila lire, e per chiese parrocchiali (che sono state danneggiate in numero di 10) si prevedono spese per 11 milioni e 550 mila lire. Per quanto riguarda ospedali ed altri edifici destinati alla beneficenza, si sono avuti danni per 1 milione e 300 mila lire e per

case di civile abitazione crollate (31) danni per 95 milioni e 500 mila lire.

Le case di civile abitazione gravemente danneggiate ma riparabili sono in numero di 92 per 54 milioni 950 mila lire; le case di civile abitazione lievemente danneggiate (famiglie rimaste senza tetto n. 237) 78 per 42 milioni 30 mila lire; i fabbricati privati destinati ad usi diversi danneggiati 5 per 3 milioni 100 mila lire.

Per il pronto soccorso sono necessari: puntellamenti, demolizioni, sgomberi ed altri lavori a tutela della pubblica incolumità per l'importo di 4 milioni; ripristino provvisorio del transito su strade comunali e provinciali per 6 milioni 450 mila; ripristino provvisorio di acquedotti per 4 milioni 200 mila; ricoveri per le famiglie non abbienti rimaste senza tetto, alloggi 28 per 50 milioni di lire. Inoltre per i movimenti franosi interessanti centri abitati (complessivamente 38) occorrerebbe la spesa di almeno un miliardo 297 milioni 500 mila. Perciò per la sola provincia di Chieti l'ufficio del genio civile, per il solo settore dei lavori pubblici, ha preventivato la spesa di 2 miliardi e 900 milioni di lire.

Come può l'onorevole Romita, senza una legge che preveda un finanziamento speciale, provvedere a queste opere che l'ufficio del genio civile di Chieti ha ritenuto urgenti e indifferibili?

La proposta di legge che ho l'onore di illustrare prevede, per il settore dei lavori pubblici, uno stanziamento di 5 miliardi. Se un appunto si può muovere ad essa, è che gli stanziamenti previsti sono troppo modesti. Comunque, credo che per questa parte essa debba senz'altro essere approvata.

Neppure la situazione dell'agricoltura nella regione abruzzese appare migliore. Si tratta di una regione povera, essenzialmente montana. La legge per la montagna potrebbe fare qualche cosa per la nostra regione, se avesse maggiori finanziamenti. L'economia degli agricoltori, dei piccoli proprietari particellari abruzzesi è un'economia quasi sempre a carattere familiare. Il gelo, le frane e il disgelo hanno creato danni gravissimi a questi poveri contadini, a questi poveri coltivatori diretti. Gli ortaggi sono andati distrutti, così pure i mandorleti. Gli oliveti sono stati addirittura scortecciati...

PRESIDENTE. Onorevole Lopardi, siamo in sede di presa in considerazione di una proposta di legge, non della sua discussione generale.

LOPARDI. Signor Presidente, mi bastano ancora pochi minuti. Dicevo che gli oliveti

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

sono stati addirittura scortecciati dal gelo e per due o tre anni saranno improduttivi. Che cosa ha fatto il Ministero dell'agricoltura e delle foreste a proposito di questi danni? Si è limitato a far emanare dei comunicati da parte degli ispettorati provinciali e regionali dell'agricoltura, nei quali si invitano i contadini a non potare subito le piante, per vedere in che misura siano stati colpiti dal gelo.

In altri paesi d'Abruzzo lo scioglimento delle nevi ha prodotto l'allagamento completo di tutte le zone seminate a grano come è avvenuto a Collepietro, con la perdita, per detto comune, di 2 mila quintali di grano, il che significa per quei contadini la fame e persino l'impossibilità di seminare il grano l'anno venturo per mancanza di sementi.

L'onorevole Colombo ha affermato che si potrà ovviare a questi danni con sussidi e indennizzi a mezzo della legge vigente sulle calamità naturali, legge che però è completamente carente di fondi e di finanziamenti. La nostra proposta di legge prevede lo stanziamento di un miliardo per indennizzi e sussidi, di 500 milioni per opere di bonifica montana, di 500 milioni come integrazione agli stanziamenti della legge per la montagna, da impiegarsi nell'Abruzzo.

Sarà inoltre necessario provvedere con sussidi ai sinistrati, occorrerà sospendere il pagamento dei tributi erariali, provinciali e comunali almeno per 6 mesi, provvedendo conseguentemente alla integrazione dei bilanci dei comuni e delle province. È prevista inoltre, nella proposta di legge che sto illustrando, la sospensione dei contributi unificati per le aziende agricole, rimanendo senza pregiudizio la riscossione agli aventi diritto per ciò che concerne gli assegni familiari e quant'altro loro spetti.

Per la copertura dell'onere previsto dalla proposta di legge si propone l'istituzione di una addizionale nella misura di un centesimo per ogni lira sulle imposte pagate per la durata di due anni. Poiché la spesa complessiva prevista dal provvedimento si aggira sui 10 miliardi, con questa addizionale essa sarà completamente coperta.

Concludendo, poiché ritengo che questa non sia una delle solite proposte di legge presentate per motivi demagogici, ma risponda effettivamente alle necessità urgenti ed indifferibili dell'Abruzzo (per il quale in un futuro non lontano si dovrà provvedere con legge speciale onde risolvere radicalmente i suoi gravi problemi) confido che la proposta stessa venga presa in considerazione dalla Camera.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPUA, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Non entro in merito alla polemica che l'onorevole Lopardi ha avuto con il ministro assente. Per quanto riguarda il Ministero dell'agricoltura, ricordo che proprio ieri, in un pubblico discorso, l'onorevole Colombo ha preannunciato un piano per l'olivicoltura, che è stato il settore più danneggiato. Malgrado ciò, il Governo non si oppone, con le consuete riserve, alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Lopardi.

(È approvata).

La terza proposta di legge è quella di iniziativa dei deputati Maglietta, Pieraccini e Barontini:

« Conglobamento totale del trattamento economico del personale delle ricevitorie del lotto » (2136).

L'onorevole Maglietta ha facoltà di svolgerla.

MAGLIETTA. Si tratta di sistemare una categoria di lavoratori i quali, anche se non sono dipendenti dello Stato, lavorano per lo Stato: intendo riferirmi al personale in servizio presso le ricevitorie del lotto.

Sulla scia delle norme che hanno presieduto alla volontà del Parlamento e del Governo per la sistemazione del personale dello Stato con la legge-delega, penso che i settori trascurati per la scarsa applicazione della legge-delega debbano trovare una sistemazione in seguito ad iniziativa governativa o parlamentare.

La nostra proposta di legge mira a sistemare, sia pure sul solo terreno economico e parzialmente su quello giuridico, il personale dipendente delle ricevitorie. Tenga presente la Camera che questo personale rende moltissimo allo Stato. Confido quindi che la proposta di legge venga dalla Camera presa in considerazione.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPUA, *Sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Maglietta.

(È approvata).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

Le tre proposte di legge oggi svolte saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57 (2028).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, oggetto di questo mio brevissimo intervento sarà l'autotrasporto professionale di merci. Me ne occuperò, per altro, non per fare dei rilievi, bensì soltanto per puntualizzare la situazione e, vorrei aggiungere, per ottenere dal ministro, di cui sono un fervido ammiratore, qualche ulteriore dichiarazione in materia dopo quelle già da lui fatte.

In due importanti discorsi, dei quali l'uno pronunciato a Napoli il 13 febbraio ultimo scorso in occasione del convegno nazionale dell'autotrasporto professionale organizzato dall'Unione italiana autotrasporti, che vide riunite nel Maschio Angioino le cospicue operose forze dell'autotrasporto professionale di cose, costituenti un settore veramente vitale per l'economia della nazione, convegno che ricordo con un senso di nostalgia e che perciò ho visto con soddisfazione ricordato anche dall'onorevole Menotti nella sua chiara, precisa, lucida relazione, per cui vivamente sento di dovermi con lui complimentare, e il secondo a Milano il 27 febbraio successivo in occasione del sesto congresso dei trasporti, chiamato a discutere il problema dei trasporti alla luce del piano decennale di sviluppo dell'occupazione e del reddito, che va sotto il nome di « piano Vanoni », il ministro, dopo aver sottolineato come fatto economico tra i più salienti dell'epoca, più importante, secondo l'economista Marshall, della stessa affermazione dell'impresa manifatturiera, la continua progressiva ascesa della motorizzazione nei suoi molteplici aspetti, auspicò, riferendosi, poi, specificatamente all'autotrasporto di cose, la più viva collaborazione tra strada e rotaia e la definizione soddisfacente per tutti dei molteplici problemi riguar-

danti detto settore. Per discutere di questi problemi ci metteremo — egli disse — senza che ci divida alcun diaframma, attorno allo stesso tavolo e cercheremo la migliore soluzione. Dobbiamo sgombrare il terreno da ogni diffidenza, perché nel libero gioco della discussione con buona volontà si ricerchi un onesto punto di incontro, che soddisfi lealmente i rispettivi interessi.

Ma quali sono i problemi di cui occorre occuparsi?

Quando lo scorso anno ebbi il piacere di prendere in questa aula la parola pure in occasione dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, sottolineai la importanza fondamentale della riforma della legge 20 giugno 1935, n. 1349, ed il desiderio degli autotrasportatori merci, in relazione a tale riforma: 1°) di veder sanzionato il principio che nessuna limitazione esista al numero delle autorizzazioni e delle licenze degli autoveicoli fino a 40-50 quintali di portata utile, ivi compresa quella dell'eventuale rimorchio; 2°) di vedere affermata la parità delle eventuali limitazioni e discipline per gli autoveicoli di portata superiore ai 40-50 quintali sia nei confronti del conto terzi che del conto proprio, nel senso che, trattandosi di trasporto in conto terzi, l'autorizzazione sia soggetta ad una istruttoria intesa ad accertare che la ditta richiedente sia in possesso dei requisiti tecnici ed economici necessari a garantire il servizio, e, nel caso di trasporto in conto proprio, la istruttoria sia intesa ad accertare che gli automezzi, per i quali viene chiesta l'autorizzazione, siano adeguati, nel numero e nella portata, alle effettive esigenze della azienda; 3°) di vedere effettuato l'accertamento dei requisiti richiesti sia per il conto proprio che per il conto terzi attraverso appositi comitati consultivi provinciali, i quali provvederebbero anche alla iscrizione in registri delle ditte, che avranno conseguito l'autorizzazione, ai quali comitati potrebbe, inoltre, essere demandato il compito del controllo sul permanere dei requisiti e delle condizioni richieste per l'esercizio dell'autotrasporto e l'esame delle eventuali denunce da parte di ogni interessato per i casi di scorrettezza professionale o indegnità con proposte agli organi competenti dei provvedimenti del caso; 4°) di vedere chiarita la portata delle concessioni per i trasporti di linea al fine di evitare eventuali monopoli e situazioni di privilegio, non escludendosi eventuali altre discipline da attuarsi mediante l'istituzione di un apposito strumento e trasfe-

rendo l'autorizzazione dell'automezzo all'azienda.

A Napoli, poi, si parlò di modificazione della legislazione e dei servizi, di adeguamento della rete stradale alle necessità del traffico, di nuovo della riforma della legge n. 1349 del 20 giugno 1935, che da tempo ha messo il campo a rumore, della necessità di reprimere i trasporti abusivi, della opportunità di concentrazioni economiche di tipo consortile, della unificazione e riduzione dei tributi gravanti sul trasporto professionale, dell'aumento dei pesi massimi, delle richieste modifiche delle penalità concernenti sovraccarichi, della necessità di una maggiore collaborazione nel settore dell'autotrasporto con la casa produttrice, dell'Ente autotrasporto merci, della Gestione raggruppamenti autocarri e dei trasporti internazionali.

Il ministro rilevò in quell'occasione la profonda crisi, nella quale si trovano tutti i settori, che hanno attinenza con l'autotrasporto. « I prezzi praticati » — egli disse — « sono l'indice più allarmante di tale situazione. Riferiti ai costi, non si allontanano dagli stessi, e quello che un tempo consideravasi il totale beneficio del trasportare, cioè il carico di ritorno, incide oggi profondamente nei prezzi stessi, al punto che quasi costituisce la regola per la determinazione del prezzo. Perché accade ciò? Accade anzitutto perché elevatissimo è il numero degli operatori (60 mila ditte) e diversissime le loro caratteristiche. Come rimediare? ». « Non è possibile rimediare » — egli disse — « con dispositivi di legge ». E propose di risolvere le difficoltà in cui si troverebbe il trasporto delle merci per conto di terzi attraverso forme di collaborazione. Più precisamente dichiarò a Milano essere suo intendimento studiare la forma più opportuna per il coordinamento tra l'autotrasporto professionale e quello ferroviario, in modo che il primo, soprattutto per trasporti di determinate caratteristiche, con vantaggio proprio e dell'economia generale, possa assumere l'attività convogliatrice di traffico del secondo, da regolarsi con opportuni accordi di carattere economico.

È evidente che le categorie interessate sapranno trovare la via giusta da percorrere per uscire dalle difficoltà, in cui versano, nell'interesse proprio e nell'interesse superiore dell'economia del paese. Ho molta fiducia nella loro esperienza e nella loro saggezza.

E sono d'accordo col ministro quando afferma che alla situazione non si può porre rimedio solo con dispositivi di legge. Nessuna

legge è suscettibile di coordinare *sic et simpliciter* ed *in toto* l'autotrasporto e la ferrovia. E sono altresì d'accordo con lui, quando conseguentemente afferma essere suo intendimento regolare attraverso rigidi strumenti solo quello che non regolano le forze naturali nel gioco dell'economia.

Ho fiducia, cionostante, che la riforma della legge 20 giugno 1935, cui l'amministrazione con la collaborazione delle categorie interessate si è dedicata con passione, porterà ad una più razionale disciplina del settore. Ho, anzi, fiducia che la legge, congruamente riformata, diventerà lo strumento per la realizzazione di una piena collaborazione all'interno del settore e, successivamente, tra i settori concorrenti.

Lo diventerà all'interno del settore, perché quando si saranno ben individuati e disciplinati quello che è il trasporto in conto proprio e quello che è il trasporto in conto terzi, e si saranno definite le rispettive sfere di attività, saranno evitati gli sconfinamenti, che oggi purtroppo si verificano. Il trasporto in conto proprio non deve fare trasporti per terzi, non deve, cioè, invadere il campo dei trasporti professionali e turbare la regolarità del mercato dei noli. Bisognerà studiare in quale modo abusi ed infrazioni del genere debbano essere stroncati.

La pubblica amministrazione dovrà essere rigidissima e severissima con sanzioni assai gravi per coloro che le norme violeranno. Si sarà, così, realizzata appunto una collaborazione nell'interno del settore.

La riforma della legge del 1935 dovrebbe diventare anche lo strumento per la realizzazione di una collaborazione fra settori concorrenti.

Il ministro espose così il suo pensiero:

« Le piccole portate, i trasporti locali e quelli specializzati non hanno ragione di preoccupare le ferrovie per la loro concorrenza. Ma io ho fiducia che, facendo appello alle parti, quando naturalmente le stesse si impegnino a collaborare nella soluzione del problema, come io ritengo, con lealtà e con buona volontà, anche per le ditte che operano con mezzi pesanti e con autotreni si potrebbero trovare gli elementi per un miglioramento della situazione economica. È evidente che il fenomeno della parziale utilizzazione del mezzo, derivante dalla difficoltà di trovare il carico di ritorno o dalla normale scarsa remunerazione di questi, che è poi sempre in funzione dell'abbondante offerta dei mezzi dislocati ormai in tutti i centri della penisola, si da assorbire

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

ogni possibilità di traffico con autocarri locali, è alla base di quella che voi denunciate come crisi grave del settore ».

« Per contro — egli continuava — chi ha la responsabilità del trasporto ferroviario rileva che l'operazione di raccolta, di carico e di scarico dei vagoni, soprattutto nei piccoli centri, costituisce un grave onere per quel sistema di trasporto. Gli esperti sono concordi nell'affermare che le ferrovie, per tentare di sanare la loro situazione, devono eliminare al massimo i trasporti a breve distanza, la frantumazione del servizio e quanto più possibile la onerosa incidenza delle operazioni di carico e scarico nel costo del servizio stesso, attrezzandosi per questo in poche ma idonee stazioni. Ecco dove io vedo un punto di intesa ed una larga possibilità di collaborazione fra ferrovia e trasporto stradale. E qui io spero di aver trovato in voi il modo di realizzare un interesse comune con lealtà, con sincerità, mettendosi cioè in condizioni di realizzare, allo stesso tavolo, soluzioni che diano soddisfazione per tutti.

« A mio modo di vedere, il trasportatore, che intende collaborare con l'altro mezzo di trasporto terrestre, dovrà in un prossimo futuro poter liberamente acquisire il traffico per sé e per le ferrovie, attraverso una semplice formalità, e trasportare il carico a quella distanza che egli potrà determinare in base alla propria convenienza economica, intesa questa sulla base dell'autonomia del mezzo da lui impiegato, dalla sua attrezzatura commerciale, che potrà assicurargli solo entro certi convenienti raggi il carico di ritorno e qui dovrà poter con altrettanta semplice formalità trasferire il carico alla ferrovia, che provvederà al resto del viaggio. È questione di rapporti di distanze perché va da sé che la convenienza di un simile metodo di trasporto potrà verificarsi quando la percorrenza che sarà riservata alla ferrovia sarà tale da compensare il maggiore onere derivante dalla duplicità degli operatori. Ma in tal caso avremo realizzato un trasporto economico per la strada ed uno altrettanto economico per la ferrovia. E ciò mi sembra sia già una meta per la soluzione del problema, che ci siamo imposti. È forse una enunciazione per ora teorica, ma io confido che la buona volontà di tutti coloro, che sono preposti alla realizzazione di tali interessi, ci porterà quanto prima a una pratica e conveniente soluzione ».

E a Milano il ministro ripeté: « Anche per il settore del trasporto merci è mio intendimento studiare la forma più opportuna per il coordinamento fra l'autotrasporto professio-

nale e quello ferroviario, in modo che il primo, soprattutto per trasporti di determinate caratteristiche, con vantaggio proprio e dell'economia generale, possa assumere l'attività convogliatrice di traffico del secondo, da regolarsi con opportuni accordi di carattere economico ».

Non so se la enunciazione pratica, di cui parlò il ministro a Napoli, sia quella contenuta in un progetto di riforma della legge del 1935, che è stato di recente diffuso negli ambienti ministeriali. Secondo tale progetto, la riforma dovrebbe basarsi sul concetto di limitare il raggio di distanza consentito per ciascuna categoria. Nei trasporti terrestri si possono — si dice — distinguere facilmente tre campi di attività: in un primo (distanze ridotte) non si può parlare di concorrenza fra i vari sistemi (strada e rotaia); in un secondo (distanze medie) si palesa la necessità di integrare l'uno all'altro sistema a seconda delle necessità locali, affidando, ove occorra, la funzione convogliatrice di traffico al mezzo su strada o addirittura sostituendo il mezzo su rotaia con quello stradale. Un terzo campo di attività, generalmente su luoghi percorsi e per carichi completi, è specifico del trasporto professionale; ed è solo in questo campo che si palesa la necessità di coordinamento fra i due sistemi.

Di qui il progetto. Libertà per tutti vi sarebbe entro un raggio di 50 chilometri dal centro di residenza; limitazione, invece, dovrebbe esservi del trasporto in conto proprio ad una zona di percorrenza non superiore a 250-300 chilometri, e, inoltre, l'istituzione di servizi di linea entro questa stessa percorrenza per i trasporti in conto di terzi. I trasporti a grandi distanze a carico completo per conto di terzi verrebbero, invece, autorizzati in stretto collegamento con le ferrovie dello Stato e con prezzi da istituirsi dal C. I. P., armonizzati con le tariffe ferroviarie.

Nessun contingentamento, in altre parole, per tutti gli autoveicoli per percorrenze fino a 50 chilometri; contingentamento elastico per percorrenze fino a 300 chilometri, con divieto alle ferrovie di manovre tariffarie; contingentamento rigido per percorrenze oltre i 300 chilometri, con tariffe armonizzate. Il numero dei trasportatori in conto terzi, secondo questo progetto, sarebbe vincolato.

Ogni anno la commissione per lo studio dei problemi del trasporto merci proporrebbe all'amministrazione dei trasporti le variazioni in incremento, in relazione agli incrementi di determinate attività economiche

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

da potersi considerare in stretta relazione con quella dei trasporti.

Sempre secondo questo progetto, le tariffe approvate dovrebbero essere oggetto di scrupolosa osservanza da parte dei trasportatori professionali, intendendosi sotto questa dizione sia quelli che effettuano il trasporto su strada, sia quelli che lo effettuano su rotaia.

Sono previste penalità a carico di chi non applicherebbe le tariffe approvate. Per i trasportatori su strada la inosservanza costituirebbe titolo di inidoneità e potrebbe essere motivo di espulsione dall'albo dei trasportatori che, con la legge in parola, dovrebbe essere istituito.

Mi risulta che sono state elevate delle critiche a questo progetto. Si è rilevato, per esempio, che esso sostituirebbe alla libertà del trasporto e alla libertà per l'utente di scegliere il mezzo di trasporto più conveniente, una specie — si è scritto — di libertà vigilata, che colpirebbe soprattutto i trasporti in conto proprio. Il progetto si spiegherebbe solo — si è anche scritto — con il proposito di procedere alla nazionalizzazione del servizio.

Mi auguro che il ministro, a seguito di questo mio intervento, dica qualche cosa con la solita sua perspicua chiarezza. Anche qui, però, mi piace dichiarare che gli autotrasportatori conoscono così bene il loro problema, che sapranno, con calma, serenità e soprattutto con cognizione di causa, evitando gli allarmismi, trovare col Governo le vie migliori, illuminati dal realismo, per la migliore soluzione del problema.

La categoria, infatti, sta esaminando con la maggiore attenzione, a quanto mi risulta, tutta la materia, nel fermo intendimento proprio di trovare precisi punti di incontro nel comune interesse. E sarà davvero lieta, per raggiungere il migliore traguardo, di continuare a sedere a quel tavolo di cui il ministro ha tante volte parlato. Dico « continuare a sedere », perché ho appreso poco fa dal ministro che ieri l'altro vi è stata già una riunione, i cui risultati sono apparsi al ministro stesso molto soddisfacenti.

Non ho altro da dire. Desidero esprimere al ministro le mie più vive felicitazioni per l'impegno, che sta ponendo nell'assolvimento dei suoi doveri, e la fiducia che, anche mercè sua, presto si troveranno le opportune soluzioni dei molteplici problemi, che ho fuggevolmente indicato. Nutro, naturalmente, viva nel mio cuore la speranza che ci si tenga ben lontani sia dai monopoli che dalle nazionalizzazioni. Non disse il

ministro a Milano che il coordinamento deve effettuarsi senza opporsi a un naturale andamento dei fenomeni economici, che, come è noto, non possono essere coartati? Non disse egli a Napoli e a Milano che si devono evitare dannosi monopoli e che è da auspicare, attraverso la privata iniziativa, una più razionale selezione degli operatori?

È perciò che io sento nel ministro Angelini una mente aperta, anche nel settore di cui con particolare passione si occupa, ai sani principi della libertà. (*Applausi*).

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

CHIARAMELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, fedele sempre, come le rondini che tornano a primavera al loro vecchio nido, al mio dovere, sono ormai dieci anni o quasi che io parlo sul bilancio dei trasporti; e, devo dire la verità, forse perché sono un pessimo ragionatore, o perché non riesco a farmi capire, poco o niente ho ottenuto di quanto ho chiesto fin dai primi miei interventi a favore del mio Piemonte.

Ad ogni modo, passiamo ad esaminare il bilancio, così come esso ci è stato presentato dal ministro e dal relatore.

L'azienda ferroviaria, che nel corrente esercizio 1955-56 ha previsto un *deficit* a carico del Tesoro di 42 miliardi, con una differenza in più rispetto al precedente esercizio di circa 10 miliardi, lo aumenta nell'esercizio 1956-57 di altri 20 miliardi, raggiungendo così un *deficit* di circa 63 miliardi.

La situazione, quindi, non è tanto rosea; ma è augurabile che il ministro Angelini — che nel breve periodo della sua amministrazione ha già dimostrato le sue capacità — sappia trovare il modo di contenere questo passivo e portare le ferrovie, se non ad un pareggio, a un *deficit* che non sia così elevato come quello attuale.

Noi non dobbiamo dimenticare che la azienda ferroviaria non è un'azienda industriale al cento per cento, ma è anche una azienda politica, e come tale ha i suoi obblighi e doveri verso lo Stato e verso gli italiani. Infatti l'azienda ferroviaria provvede ai trasporti per la difesa, ai trasporti postali e a una infinità di obblighi rispetto alla società. Non dimentichiamo che la configurazione del nostro paese fa sì che le ferrovie non possano essere abbandonate né annullate, come da molti si vorrebbe. Non possiamo lasciare delle province o delle regioni completamente isolate od alla mercè di pessimi servizi automobilistici. Quindi non si possono necessariamente

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

abolire tutti i detti servizi ferroviari resi a un determinato costo politico.

Come ha fatto il relatore onorevole Menotti nella sua diligente relazione — che purtroppo ci è pervenuta solo questa mattina — vorrei spendere una parola a favore della necessità di dare al Ministero dei trasporti e delle comunicazioni certi servizi che ora fanno parte di altri ministeri. Nei tempi moderni, non è più concepibile che l'azienda della strada, per esempio, dipenda da un altro ministero e che i servizi aerei, cioè l'aviazione civile, dipendano ancora dal Ministero della difesa. Nelle nazioni amministrativamente più progredite e ordinate di noi tutti i servizi inerenti ai trasporti sono coordinati in un unico dicastero che ha quindi la possibilità di assicurare mezzi di comunicazione idonei e rispondenti alle necessità delle varie categorie.

Non mi dilungherò a parlare dei trasporti aerei italiani, poiché lo farò in sede di bilancio del Ministero della difesa. Basti dire che l'Italia è l'unico Stato dove si hanno due società, entrambe controllate e in massima di proprietà dello Stato, con personale doppio per tutti i loro servizi, ciò che va a scapito dei servizi stessi che queste società debbono compiere. Mi auguro che il ministro Angelini si adoperi per la risoluzione di questo problema. Questa sua azione troverà certamente consenziente l'intero Parlamento italiano.

Non dobbiamo, poi, dimenticare che dei 17 mila chilometri circa della nostra rete ferroviaria soltanto 6 mila circa sono elettrificati. Ricordo che nell'esercizio finanziario 1946-47 il disavanzo era di soli 6 miliardi, mentre quello dell'esercizio odierno è pressappoco uguale a quello del 1948-49. Ma non voglio dilungarmi nell'esame di queste cifre, le quali — come ho detto — rispecchiano anche la situazione dell'azienda ferroviaria, che non è solo un'azienda economica industriale, ma soprattutto un'azienda politica e quindi con una infinità di compiti che non possono avere altre aziende dirette e controllate con regime esclusivamente economico-industriale.

Desidero parlare in modo particolare sui problemi del mio Piemonte, quei problemi che da anni richiedono una soluzione e che per dieci anni, nella discussione dei bilanci dei trasporti e nello svolgimento di interrogazioni, sono stati da me prospettati dinanzi alla Camera, ma mai risolti.

Il primo problema veramente importante è la ricostruzione della linea Cuneo-Nizza. Quando si parla di questo tronco ferroviario bisogna avere presente che si tratta della

linea Torino-Nizza e della Torino-Sempione, perché detto tronco attraversa realmente tutto il Piemonte e interessa non solo l'Italia e la Francia, ma anche la Svizzera e il nord e il centro dell'Europa.

La sospensione dell'esercizio di questa linea è dovuta alla guerra. È stato detto che la ricostruzione doveva essere fatta da noi, invitando i francesi a contribuirvi. La verità è che tale linea è stata distrutta per colpa nostra e non per colpa della Francia. Occorre dire questa verità, perché, continuando a girare intorno al problema e cercando di ottenere un intervento della Francia che forse non si avrà mai, non risolveremo il problema.

Eravamo arrivati vicini alla soluzione di questa importante questione: ciò fu durante il periodo in cui reggeva il Ministero degli esteri il mai dimenticato conte Sforza, uno dei primi ministri italiani (anche se non piemontese) che aveva capito la necessità e l'importanza di questa linea. Sforza era un europeista convinto. Mi ricordo che alla vigilia di quel convegno di Rapallo, che chiari un'infinità di punti controversi fra noi e la Francia, si fu vicini alla soluzione del problema della ricostruzione di detta linea. Il conte Sforza aveva impostato chiaramente il problema: noi avremmo dovuto ricostruire la linea ed in cambio i francesi, che in quel momento avevano moltissimo materiale ferroviario, ci avrebbero dato il materiale ferroviario necessario per la ricostruzione a pie' d'opera, e noi avremmo ancora avuto la differenza a conti fatti, sempre in materiale ferroviario, del costo della ricostruzione; mentre la linea sarebbe stata ricostruita con manodopera e imprese italiane. Purtroppo il conte Sforza è scomparso e il suo piano pratico, semplice, onesto non è stato attuato.

Ora la Francia è incorsa in un'infinità di guerre che le sono costate — credo — oltre 1 miliardo di franchi al giorno: prima in Indocina, poi nel Marocco, ora in Algeria. Per cui questo problema, pur importantissimo, non è stato risolto dalla Francia stessa, per questa contingenza. Anche il presidente del consiglio Mendes-France fu intrattenuto su questo problema da me quando venne a Roma. Ed anche con il ministro Cornighon-Moliner, già ministro francese dei lavori pubblici, mezzo piemontese anche lui, così come noi piemontesi siamo per tradizione amici della Francia ed europeisti convinti, aveva cercato di impostare ancora una volta questo problema, perché egli, come me, era deputato

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

dell'Alpi, che non devono più dividere, ma unire; però la caduta del suo ministero ha rimandato un'altra volta in alto mare questo problema.

Quello che mi dispiace è che noi non abbiamo mai avuto favorevole alla soluzione di questa questione la direzione generale delle ferrovie dello Stato. Abbiamo avuto favorevoli i vari ministri dei trasporti, ma non la direzione generale delle ferrovie, i cui funzionari ci sono stati sempre nemici in questo campo. Anche recentemente, in una riunione tenutasi non ricordo bene se a Nizza o a San Remo, mentre i francesi auspicavano la ricostruzione della linea, come una doccia fredda si è avuto l'intervento del rappresentante delle nostre ferrovie il quale ha detto che questa linea non è redditizia, e quindi non conveniva assolutamente ricostruirla. Questo lo ha detto proprio di fronte ai francesi, che sono i più tiepidi in questa ricostruzione. E così il rappresentante delle ferrovie italiane, invece di portare una nota di entusiasmo, ha portato ancora una volta una nota di pessimismo e di sfiducia.

Questo fatto è stato da me segnalato al ministro Angelini, per sottolineargli qual genere di abili e furbi funzionari mandiamo in queste riunioni internazionali, funzionari che, invece di difendere i giusti diritti di tutta una nazione, sono i primi a parlarne contro!

E qui mi rivolgo anche al relatore onorevole Menotti: egli che è rappresentante della zona del lago Maggiore, sa che la linea di cui parlo da una parte fa capo al Sempione e dall'altra a Nizza, interessando tutto il Piemonte e facendo centro a Torino. Ed io sono riuscito a interessare al problema anche Torino, che in un primo momento se ne era disinteressata; tanto che il comitato per la ricostruzione della Cuneo-Nizza è presieduto dal sindaco di Torino e ha la sua sede presso quel municipio.

Si è parlato anche di sostituire questa linea con un'autostrada. Ma i piemontesi vogliono la loro linea ferroviaria, trattandosi di una linea che è stata distrutta da una guerra che essi non hanno mai voluto, e quindi assolutamente vogliono che questa linea torni una buona volta a funzionare e a ridare benessere alle varie province piemontesi, ed a unirli in campo internazionale alle nazioni amiche.

Voi sapete che della linea si parlò fin dal 1905, e infatti la relativa convenzione per la sua costruzione risale appunto a tale anno. Fu solo nel 1928 che la linea poté essere inaugurata. Purtroppo si tratta di una linea che ha subito tutte le traversie delle varie guerre

che l'Italia è stata costretta a sostenere, e i piemontesi, che non vollero mai queste guerre, sono quelli che purtroppo e più dolorosamente ne hanno sentito le conseguenze.

In un primo tempo il Piemonte e l'Italia non volevano costruire la linea Cuneo-Nizza, preferendo la Gressio-Imperia, anzi, la Ventimiglia-Breuil. Si accedette poi all'idea di costruire la Cuneo-Nizza quando il governo francese consentì di passare sul suo territorio per collegare Ventimiglia con Cuneo.

Il problema, come ho detto, è sempre stato un problema politico al cento per cento. La convenzione per la Cuneo-Nizza, come ho detto, venne approvata nel 1905; i lavori furono sospesi durante le due guerre e solo nel 1928 la linea poté essere inaugurata definitivamente; ma non dimentichiamo che fu in parte questa linea a portare le truppe francesi e parte delle truppe italiane dal confine occidentale a quello orientale per trattenere l'offensiva e la rotta di Caporetto.

Ma voi tutti sapete che si trattò di una linea in un certo qual modo disgraziata, poiché nel 1928, in periodo fascista, vi furono tutte quelle restrizioni sui passaporti e sulla possibilità di circolazione degli stessi abitanti della zona. Voi tutti ricordate che molti turisti di nazioni europee del centro Europa, e soprattutto la Svizzera, per raggiungere la Costa Azzurra non attraversavano l'Italia, ma facevano il giro della Francia, attraverso la comoda e ben servita valle del Rodano.

Non dimentichiamo poi, e noi che viviamo in Piemonte lo sapevamo benissimo, che, mentre ora innumerevoli turisti cercano di venire in Italia, di visitare l'Italia (abbiamo visto l'anno scorso quale enorme afflusso di turisti vi è stato), durante il regime fascista i turisti erano pochi coraggiosi, che pur di visitare l'Italia si sottoponevano a misure di sicurezza ed angherie d'ogni sorta che il regime per difendersi stupidamente aveva adottato. Quindi, voi comprenderete benissimo che su questa linea, fin dai primi giorni del suo esercizio, viaggiava uno scarso numero di passeggeri, ed è strano che la direzione delle ferrovie per dimostrare la passività dell'esercizio della Cuneo-Nizza faccia riferimento alla vecchie statistiche. Noi non dobbiamo dimenticare che la Cuneo-Nizza è la Cuneo-Sempione-Nizza e che quindi ai fini dell'esercizio di questa linea devono essere tenuti presenti tutti gli aspetti positivi e i vantaggi che ne derivano.

Non voglio ulteriormente dilungarmi su questo argomento. Lunedì prossimo, onorevole ministro, il comitato piemontese, cui ho

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

accennato poc'anzi, si riunirà a Torino per apprendere l'ultima, definitiva parola del Governo sulla questione. Noi non siamo abituati a portare la discussione in campo politico e alle estreme conseguenze; tuttavia vogliamo finalmente sapere dagli organi responsabili del Governo se la Nizza-Cuneo può essere ricostruita. Il Piemonte deve prendere una buona volta una decisione su questo problema e, questa volta, amici del Governo, a favore della risoluzione di questa questione, voi vi troverete schierati di fronte tutti i piemontesi, perché la ricostruzione di questa linea è ormai sentita da tutti gli strati della popolazione e ha assunto tale carattere di urgenza che non può più essere rinviata. Noi vogliamo, quindi, su questa questione sentire una parola franca e definitiva da parte del Governo.

Tenete presente, onorevoli colleghi, che all'inizio, il Governo avrebbe speso 1 miliardo per la ricostruzione di questa linea. Oggi, siamo già a 2 miliardi e se si rinvia ancora la soluzione del problema, necessariamente, sia per la svalutazione, sia per il deperimento continuo delle opere già esistenti, questa cifra aumenterà ancora. Ripeto che il Governo deve tener presente che questa ferrovia è voluta dall'intero Piemonte, è voluta dalla Svizzera, è voluta dalla stessa Francia, la quale ha preso impegni precisi, quando si aggregò i due comuni italiani di Tenda e Briga, dopo l'infausta guerra perduta.

Passo, ora, all'esame di un'altra linea importantissima per il Piemonte e che attende ancora la sua ricostruzione: la linea Garesio-Imperia. Questa linea, nel 1906, tramite soprattutto il comune di Torino, ha avuto la sua storia, in quanto il Governo voleva costruirla prima della Cuneo-Nizza e si decise alla costruzione di quest'ultima quando la Francia diede l'autorizzazione ad unire Ventimiglia a Cuneo, attraverso il territorio francese della Val Roja. Ora, la linea Garesio-Imperia, è al numero 2 del calendario delle nuove costruzioni ferroviarie, ma vi è da circa 10 anni, mentre spesso io assisto al fatto che il Governo dà inizio a nuove costruzioni ferroviarie soprattutto nel meridione, costruzioni ferroviarie che non renderanno assolutamente niente. Non dimentichiamo che la costruzione di questa linea servirebbe prima di tutto ad alleggerire il traffico sulla linea costituita da un solo binario che da Ventimiglia arriva a Genova. Noi piemontesi per adire ai porti della Liguria abbiamo finora solo la ferrovia Torino-Savona, mentre

il Piemonte ha interesse ai porti di Savona e di Imperia, tanto che il consorzio portuale di Savona e di Imperia è presieduto da piemontesi ed ha sede nella stessa città di Torino. Noi abbiamo una sola ferrovia per i due porti, ancora a un solo binario, in parte, e che non può realmente rispondere alle esigenze del traffico del Piemonte verso i suoi porti naturali. Anche Genova è per il Piemonte un porto naturale, ma per determinati prodotti e merci lo sono soprattutto quelli di Imperia e di Savona. La costruzione della Garesio-Imperia sarebbe servita, come ho detto, ad alleggerire soprattutto la linea costiera Ventimiglia-Genova.

Voglio qui ricordare un episodio che forse la Camera non ricorda o di cui forse non è venuta a conoscenza. Subito dopo la liberazione si è creato un movimento, l'Intemelia, nei paesi attorno a Ventimiglia e alla Val Roja per il distacco dall'Italia. Ricordo che allora il Governo si preoccupò e mandò immediatamente sul posto noi deputati piemontesi e liguri e tre sottosegretari capitanati dall'allora sottosegretario alla presidenza onorevole Cappa. Si tennero allora delle riunioni a Ventimiglia per convincere quei paesi a non chiedere di essere aggregati alla Francia. Facemmo un mondo di promesse in quei giorni, compresa la costruzione della Garesio-Imperia, della Cuneo-Nizza, della Ventimiglia-Breglio, promesse che non sono state realizzate. Badate che questo movimento dell'Intemelia nella Liguria e nell'alto Piemonte non è scomparso, è solo sopito. Non vorrei che il movimento si propagasse, come in parte si propagò nella valle di Aosta, tanto che si giunse con rapidità alla concessione della autonomia regionale. Badate che i popoli di frontiera vivono quasi sempre a cavallo dei due Stati confinanti. Non è quindi una minaccia che io faccio. La verità è che in Piemonte è sorto un movimento autonomista che farà proseliti alle prossime elezioni amministrative. Perché? Per tutti i fatti che ho denunciato, per le promesse che non sono mai state mantenute dai Governi che si sono succeduti e dei quali facevano parte parecchi ministri piemontesi. I popoli di frontiera sono quasi sempre i più sensibili a questi problemi, perché vivono la vita di ogni giorno, perché necessariamente devono collegarsi con il paese confinante attraverso i traffici, la vita economica e sociale. Quindi non si può a lungo rimandare la soluzione dei problemi che li interessano.

Ho sentito in questi giorni — ne hanno dato notizia i giornali e anche i ministeri —

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

che si vuole abbandonare il traffico ferroviario su certe linee, soprattutto piemontesi, sostituendole con linee automobilistiche. Quelle riguardanti il Piemonte sono: la Susa-Bussoleno, la Busca-Dronero, la Cavallermaggiore-Moretta, la Ceva-Ormea, la Garessio-Imperia, la Cuneo-Gesso-Borgo San Dalmazzo, la Torino-Airasca-Cuneo, la Asti-Castagnole-Lanze, la Savigliano-Saluzzo, ecc.

Il pretesto è sempre il solito: ridimensionare le ferrovie statali e colpire soprattutto i piemontesi che hanno saputo creare tutte queste reti ferroviarie che in molti casi — darò poi i dati — se non sono attive è perché non sono attrezzate adeguatamente.

A me pare che queste soppressioni siano più dannose che utili in quanto tali linee servono città come Torino, che ha un milione di abitanti e che è al primo posto in Italia come centro industriale; come Alessandria, città di 100 mila abitanti e con una attrezzatura industriale di primissimo ordine; come Cuneo, di 50.000 abitanti, che fornisce con la sua provincia prodotti ortofrutticoli e alimentari quasi tutta la Liguria e in parte la Lombardia; come Novara, centro di 100 mila abitanti industriale ed agricolo; e infine come Vercelli, e provincia, anche se in questo momento sta attraversando la crisi del riso.

Quindi, non si possono sopprimere con un colpo di spugna le suddette linee, dimenticando anche il contributo che il Piemonte dà alle ferrovie dello Stato.

È noto che solo in questi ultimi tempi si stanno iniziando i lavori per la elettrificazione della Torino-Milano; ed è noto altresì che è rimasto insoluto il problema della trasformazione della corrente alternata in corrente continua sulle linee piemontesi.

In questi ultimi tempi ho scritto al ministro una lettera sui famosi locomotori « anfibi » sperando che dal 1° gennaio entrassero in servizio. Purtroppo, il ministro, con lettera in data 31 marzo, così mi risponde: « Per i mezzi di trasporto a trazione anfibia (elettromotrici) è ancora prematuro poter dire con esattezza la loro entrata in servizio. Le apparecchiature elettriche sono in corso di allestimento e, dopo che saranno pronte, occorrerà un congruo periodo di prova prima di poter dare corso alla effettuazione di treni con tale nuovo tipo di elettromotrici ».

Quella dei locomotori « anfibi » è per noi questione di vita o di morte. Per avere dei treni più rapidi fra Torino e Roma, cioè per avere una riduzione di orario di mezz'ora al massimo, siamo obbligati al trasbordo a Genova-Principe. Di conseguenza, il nome

della città di Torino non figura più alla stazione di Roma-Termini e tutti i treni che partono da Roma-Termini portano la dicitura « Genova o Modane ». Quindi, i viaggiatori non sanno che in Italia esiste una città chiamata Torino, di circa un milione di abitanti, che ha avuto il torto o la ragione di fare l'unità d'Italia.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il rapido delle 15,17 porta l'indicazione di Torino.

CHIARAMELLO. In seguito alla risposta che l'onorevole ministro mi ha dato a quella lettera, ho l'impressione che questi locomotori non entreranno in servizio nemmeno con il 1° luglio di quest'anno e forse nemmeno con il 1° gennaio 1957; e se alla prossima legislatura farò ancora parte di questa Camera — come mi auguro — credo che dovrò ancora battermi, come ho fatto finora, per la soluzione di questa importantissima questione.

Per rendere maggiormente edotta la Camera dell'importanza del problema cito alcune cifre: durante l'anno solare 1955, il Piemonte ha versato nelle casse delle ferrovie dello Stato le seguenti somme: per trasporto passeggeri, circa 10 miliardi; per trasporto merci, oltre 12 miliardi; per trasporto bagagli, circa un miliardo: in totale circa 24 miliardi. Ora, di fronte ad un incasso complessivo delle ferrovie dello Stato di 250 miliardi, il Piemonte ha versato circa un decimo dei prodotti ferroviari. E mi pare che non sia poco per una regione d'Italia che non è poi la prima come estensione.

L'amministrazione ferroviaria si è permessa ogni tanto il lusso di sprecare dei quattrini, come è avvenuto con la costruzione del famoso treno cosiddetto « settebello », che viene ritirato d'inverno e messo in circolazione durante l'estate, come le belle donne durante l'estate espongono tutto quello che hanno di più appariscente sotto gli abiti leggeri. Non so quanto questo treno sia costato: mi dicono circa 2 miliardi. Quante carrozze ferroviarie si sarebbero potute fare con questa somma? Io non ho visto in nessun altro paese del mondo un treno simile. Neanche le più ricche nazioni si sono permesse il lusso di un treno così magnifico.

Altra necessità per noi piemontesi è di avere un migliore collegamento con il Sempione, che è un traforo piemontese al cento per cento, ma purtroppo le ferrovie dello Stato lo hanno sempre dimenticato. Torino ed il Piemonte non sono allacciati al Sempione che da scarsi treni. La stessa linea Torino-Santhià-Rho è una delle più mal servite, tanto che il 99 per cento dei piemontesi pre-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

ferisce andare a Novara per servirsi dei treni che provengono da Milano. Eppure il Sempione è, ripeto, un traforo piemontese al cento per cento, come quello del Fréjus.

Voglio infine ricordare l'abbandono in cui si trovano le ferrovie gestite dalle società private. È necessario porre tutte le linee ferroviarie, e quindi anche queste, in condizione di funzionare con mezzi leggeri e rapidi. V'è chi propugna adesso l'abbandono della rotaia per la gomma. Ma sentite: io ho l'abitudine di partire da Torino con i primi treni del mattino, treni che portano da decine e decine di chilometri gli operai agli stabilimenti industriali. Non so davvero come si potrebbero sostituire questi treni con delle corriere senza intasare irrimediabilmente il traffico già abbastanza congestionato e non dimenticando che la nostra regione per tre o quattro mesi all'anno è soggetta a nebbie densissime che giungono persino ad impedire la stessa circolazione ferroviaria. È necessario dunque giungere anche qui con rapidità al coordinamento fra strade e rotaie. L'anno scorso ho accennato al fatto che quando in Inghilterra la gomma cominciava a fare una concorrenza formidabile alla rotaia lo Stato è arrivato alla determinazione di nazionalizzare i trasporti pubblici su strada. Non arriviamo a questi estremi, ma certamente è necessario che anche qui il coordinamento fra le concessioni automobilistiche e le ferrovie dello Stato giunga con molta rapidità.

Qui voglio accennare anche alla questione dei rimorchi agricoli (per la quale voglio augurarmi che non si faccia solo della burocrazia), e alla questione della gestione raggruppamenti autocarri che il ministro onorevole Angelini vorrebbe abolire perché la gestione è deficitaria, mentre la Commissione vorrebbe mantenerla, pur apportando delle modifiche nell'esercizio.

Un altro problema che voglio trattare in maniera più approfondita è quello del trasporto degli operai ed impiegati tramite servizi automobilistici e treni. A questo proposito ho presentato un'interrogazione quest'anno e necessariamente devo tornare ancora sull'argomento. I giornali hanno narrato l'odissea di un povero operaio il quale lavora a Milano (riportavano solo questo caso, ma sono centinaia di migliaia gli operai che si trovano in queste condizioni): quest'uomo, che vive in campagna, tutte le mattine partiva da casa sua poco dopo le 3 — e credo che lo faccia tuttora — per raggiungere il suo posto di lavoro e rientrare ogni sera alle 23. Quindi restava assente da casa 20 ore e gli restavano

solo quattro ore per riposarsi. Si tratta di un caso, riportato da *La Stampa* di Torino e credo anche dal *Corriere della sera*, che ha commosso l'opinione pubblica. Si aggiunga che nelle nostre fabbriche si praticano degli orari così impossibili che questi poveri operai, i quali si servono del treno o dei mezzi automobilistici per raggiungere i loro posti di lavoro, devono sempre levarsi al più tardi alle 5 del mattino perché devono trovarsi in città alle 7-7 e mezzo. Nel pomeriggio ripartono alle 6,30-7 perché i primi treni operai lasciano la città solo a quell'ora; di conseguenza raggiungono le loro case alle 9, alle 10 di notte. E voi sapete meglio di me che in Italia non vi sono due giorni di riposo, il sabato e la domenica, come avviene negli Stati Uniti, ma solo un giorno di riposo.

Quanto ho detto riguarda gli orari dei treni. A ciò si aggiungano le difficoltà che gli operai incontrano quando devono servirsi della rete automobilistica. Ho provato in Piemonte a far istituire per loro speciali corse, ma non sono riuscito, nonostante l'intervento dell'ispettorato di Torino e del Ministero dei trasporti, a persuadere un concessionario di rete automobilistica ad istituire una corsa operaia, anche se essa gli rendeva qualche cosa. Preferiva tenere a disposizione gli autopullmann per i giorni di mercato o per servire altre linee, d'accordo anche con altri concessionari. Ricorderò il caso della Cervere-Bra, del quale mi sono interessato, perché è un caso speciale: si tratta di circa 100 operai i quali ogni giorno lasciano questo modesto comune per recarsi a Torino. Ebbene, non sono mai riuscito ad ottenere che fosse istituita una corsa per loro, in quanto il concessionario delle linee automobilistiche ha sempre fatto e continua a fare il suo comodo, perché i concessionari, signor ministro, considerano la concessione, una volta che l'hanno ottenuta, come qualcosa al di sopra di tutto e poco si curano degli interventi assai energici che dovrebbe compiere il Ministero, anche sospendendo, se del caso, la linea o requisendo i mezzi per gestire direttamente.

Non parliamo poi dei servizi di trasporto. L'anno scorso nel mio intervento mi sono dilungato su questo argomento, in particolare sulla necessità di coordinare il trasporto merci compiuto attraverso i servizi automobilistici con le ferrovie dello Stato. È necessario poi che questa gente capisca una buona volta che deve costruire delle stazioni dove i viaggiatori possano attendere la partenza degli auto-

pullmann. Ho visto però che in questo modo io mi sono messo in urto con tutti i concessionari di linee automobilistiche del mio collegio ed anche con parte di quelli del Piemonte, senza per altro riuscire a nulla.

Prego quindi il ministro di voler intervenire una buona volta. Le concessioni devono essere eseguite nel modo prescritto dal Ministero ed accettato dal concessionario. È necessario che finalmente vi sia un intervento dell'autorità in questo campo, e se ella, onorevole ministro, lo farà, avrà il plauso non solo dei comuni, ma soprattutto delle popolazioni che attendono questo gesto di forza.

E passiamo ancora, per l'ultimo argomento, a Torino.

Il servizio della Torino-Aosta (non è presente il mio amico Farinet), che pure serve una regione ad alto livello turistico, è una delle linee che lascia più a desiderare. Ben 3-4 ore si impiegano per giungere da Torino ad Aosta. E voi sapete che Aosta è una delle zone turistiche più conosciute nel mondo perché le più belle montagne del mondo sono nella nostra Valle d'Aosta. Occorre raddoppiare i binari della Torino-Savona, come pure della Torino-Cuneo. Si va avanti con il contagocce. Questi binari avrebbero dovuto essere compiuti fin dal 1950. Siamo arrivati al punto che il materiale, già portato sulla linea per essere messo in opera, è stato ricaricato nuovamente sui treni ed è andato ad alimentare altre linee.

I lavori per la stazione di Porta Susa, per la stazione di Novara — onorevole Menotti — e di Asti devono essere avviati con celerità. Si tratta in realtà di una infinità di lavori per queste stazioni piemontesi che hanno subito veramente la guerra, perché voi sapete che il Piemonte ha subito l'ultima guerra, guerra che non ha voluto, nelle sue opere pubbliche e private, attraverso le ferrovie e i ponti e porta ancora il segno di tutta questa distruzione, soprattutto nelle stazioni.

Ho accennato anche, nei miei precedenti interventi, ai buffet delle stazioni. Non mi lamento di quelli del Piemonte che funzionano discretamente; ma quelli di molte altre parti d'Italia devono essere tenuti d'occhio sul serio e non a chiacchiere, perché i prezzi vanno oltre le tariffe concordate. Abbiamo lamentele continue e non voglio fare nomi di determinate regioni, in quanto non intendo dare un carattere personale a queste mie osservazioni. Ma come funzionano i buffet di stazioni importanti di Torino ed altre città, credo che possano funzionare tutti gli altri buffet maggiori e minori.

Credo di aver trattato tutti i temi che riguardano il mio Piemonte, o almeno i più importanti.

Mi avvio alla fine e quindi torno a raccomandare, come negli anni decorsi, una maggiore perequazione delle carriere nei riguardi dei funzionari anziani. Essi hanno un limite di età per la cessazione dal servizio attivo, come quello dei militari, assai basso e molto spesso, se entrati in carriera tardi, raggiungono gradi che negli altri uffici burocratici si possono considerare inferiori a quelli cui perviene la media degli impiegati. Occorre essere fortunati per impiegare la metà del tempo posto dai funzionari di altri ministeri per giungere ai gradi direttivi. Occorre una maggiore comprensione verso i bisogni manifestati dal personale, elemento essenziale per la buona gestione dell'azienda ferroviaria. Attualmente abbiamo in servizio circa 160 mila agenti e forse, come ho già accennato anche l'anno scorso, ne abbiamo più del necessario. È l'eterna questione che lo Stato deve per forza assumere personale in più del necessario per quei 400 mila nati in più che ogni anno si presentano alla vita in Italia.

Ad ogni modo, so che sono in atto concorsi pubblici per assumere altre migliaia di nuovi elementi in ogni ordine di posti. Occorre quindi esaminare attentamente i problemi del personale e risolverli con ampiezza di vedute. È un personale al quale vanno chiesti molti sacrifici e che ha diritto ad un'ampia ricompensa morale e materiale. Noi che viaggiamo continuamente conosciamo il personale ferroviario in ogni ordine e grado: è uno dei migliori che la burocrazia italiana possiede! Quando si pensi che un capotreno è pagato meno di quanto è pagato l'ultimo tranviere assunto oggi in servizio in una grande città come Torino o Milano, bisogna riconoscere che il personale delle ferrovie è ancora la vera cenerentola fra il personale impiegatizio italiano.

E badate che questo personale non si lamenta e nessuno può lamentarsi di esso: io vedo come i ferrovieri trattano con educazione, in genere, i viaggiatori di qualsiasi classe e categoria. Invece, parecchie volte devo richiamare altri agenti di altre amministrazioni nella mia città ed altrove; ma mai ho dovuto farlo nei riguardi di un ferroviere, sia pure il più modesto!

Ripeto: le ferrovie hanno un personale ottimo, sia nel campo direttivo, sia in quello tecnico, e perfino nei più modesti agenti, i guardalinee, i sorveglianti, i manovali! La verità è che il personale è ottimo: bisogna

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

saperlo trattare e, innanzitutto, esaminare da vicino e con comprensione i suoi problemi.

Sono un po' troppi i dipendenti delle ferrovie, la verità è questa, ma in Italia siamo ormai costretti ad averne più del necessario per quella eterna questione alla quale ho accennato anche pochi giorni fa, parlando sui bilanci finanziari.

Cerchiamo di andare loro incontro, anche con qualche amnistia per delle vecchie mancanze. In questi giorni, unitamente al vicepresidente Macrelli e a un gruppo di onorevoli colleghi, abbiamo presentato una proposta di legge per andare incontro alle esigenze di questo personale.

Onorevoli colleghi, nelle altre amministrazioni abbiamo sanato tutto; l'unica amministrazione dove non si è perdonato è quella delle ferrovie. Eppure, quando si pensi che nelle altre amministrazioni abbiamo sanato tutto e abbiamo dato la pensione a tutti (non voglio citare casi particolari, a tutti noti), bisogna riconoscere che la verità è questa: che non siamo riusciti a sanare le mancanze di alcuni modesti agenti ferroviari. È il colmo dei colmi, che ci dimostra a che punto di rigidità è ancora la disciplina e la regolamentazione in campo ferroviario.

E qui vorrei spezzare un'altra lancia a favore delle cooperative edilizie e degli alloggi di servizio per ferrovieri. Vorrei ricordare ancora la necessità che l'onorevole ministro intervenga nella concessione delle sovvenzioni alle cooperative edilizie. Anche qui — perdonatemi — la grande Roma, l'eterna Roma, la Roma dei capi, dei Cesari e di Mussolini, ha portato via la parte più grossa della torta anche in materia ferroviaria e anche nel settore delle cooperative edilizie.

I poveri ferrovieri, che hanno costituito cooperative alla periferia, in molti casi sono stati dimenticati del tutto. Vi è una cooperativa fondata da anni, forse da 8 o 9 anni (e badate che non è del mio Piemonte): ebbene, tutti gli anni accompagno i dirigenti e mi interesso per fare ottenere la sovvenzione alla loro cooperativa, ma non sono riuscito a niente. Questa cooperativa, formata da ottimi elementi che ormai conosco, continua a rivolgersi a me; anche se non sono il suo deputato e anche se il presidente di essa è un democristiano, essa ha fiducia, non so perché, in questo socialdemocratico. Io la appoggio tutti gli anni, ma la sovvenzione viene sempre negata.

Raccomando ancora all'onorevole ministro i problemi che attengono ai servizi dati

in appalto e al relativo personale. Lo scorso anno altri oratori hanno a lungo discusso queste questioni. Fa realmente pietà vedere quali paghe percepisce il personale di questi servizi in appalto: paghe di fame, per un lavoro umile compiuto per lo più da donne o da vecchi lavoratori e con qualunque tempo, in tutte le stagioni dell'anno. Si risolva, dunque, il problema o nella maniera radicale indicata da noi o intervenendo presso gli appaltatori.

Concludendo, desidero rivolgere un saluto di simpatia e di incoraggiamento a tutto il personale ferroviario, nonché a quello delle tranvie e degli autotrasporti in genere, personale che esplica le proprie mansioni con alto senso del dovere, con spirito di sacrificio, non arretrando nemmeno davanti ai pericoli per la propria incolumità personale, e con estrema cortesia. A tutto questo personale vada il mio vivo cordiale saluto e, se bene interpreto il sentimento dei colleghi, anche il saluto della Camera italiana.

Occorre una maggiore comprensione verso questo personale, elemento essenziale per la buona gestione della azienda ferroviaria.

Onorevole ministro, ella sa che ho molta fiducia in lei, vecchio parlamentare, galantuomo assoluto, studioso dei problemi ferroviari, per la cui risoluzione da tempo si batte. Ho fiducia anche negli organi direttivi delle ferrovie, pur se qualche volta debbo essere in polemica con essi. Con a capo il ministro Angelini e gli attuali dirigenti, le ferrovie italiane sono certamente in buone mani, ma occorre affrettare la soluzione, non più di qualche problema, ma di tutti i problemi. Mi auguro che, l'anno venturo, io possa, compiendo un altro atto di fedeltà a questo bilancio, intervenire nuovamente per dare atto al ministro Angelini di avere accolto le mie richieste che rinnovo ormai da molti anni, per ringraziarlo e non più per avanzarne altre, ma per lodare la sua opera e la sua amministrazione. (*Applausi*).

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

QUARELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio breve intervento riguarderà qualche punto particolare di interesse collettivo e non di interesse soltanto locale.

Devo anzitutto dar atto all'onorevole Menotti della chiarezza della sua relazione. È parecchi anni che le relazioni sul bilancio dei trasporti sono redatte in maniera egregia, segno che il problema delle comunicazioni in Italia appassiona e attrae ad uno studio approfondito. Io ricordo la relazione dell'at-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

tuale ministro dei trasporti sul bilancio del 1949, relazione addirittura famosa, che impostò in maniera perfetta il problema dei rapporti tra la rotaia e la strada. Questo studio serio e questo esame sereno da parte dei parlamentari intorno a questo bilancio fanno piacere, perché indicano come le Camere impostino esattamente i problemi dei vari settori dell'amministrazione.

L'amministrazione ferroviaria è stata tra le prime a darsi una notevole spinta verso il rinnovamento, tanto che la ripresa dei servizi dopo la distruzione provocata dalla guerra è stata addirittura spettacolosa così da stupire tutti gli osservatori italiani e stranieri. Si è lavorato cioè con estrema energia e si è anche realizzatosi molto.

Da un po' di anni, però, ci si è come seduti. Ho l'impressione, infatti, che, dopo lo sforzo veramente notevole degli anni passati, vi sia un po' di stasi. Sarà forse per ragioni di assestamento o perché una miriade di piccoli e meno vistosi problemi ha assorbito le cure dell'amministrazione o per altre cause, fatto sta che io ho l'impressione che qualche cosa ritardi a sistemarsi, che permangano incertezze sull'orientamento futuro e su una adeguata sistemazione della rete, specie di fronte al problema strada-rotaria.

Non voglio soffermarmi a lungo sulle cifre del bilancio: mi rendo conto che le ferrovie debbono assolvere a servizi non sempre remunerativi ma necessari alla collettività. Ma anche se questa situazione può riflettersi negativamente su di un bilancio particolare, lo Stato può averne dei vantaggi sotto altri aspetti. Anche se sono un appassionato sostenitore della necessità di tendere sempre al pareggio dei bilanci, mi rendo conto che in una gestione come lo Stato le amministrazioni dei vari ministeri non possono essere criticate come dei compartimenti stagni.

Esaminando le cifre, tuttavia, risulta evidente che, malgrado lo sviluppo stradale e dell'utilizzazione dell'automobile, non vi è stata una riduzione nel numero dei viaggiatori per ferrovia. Dalla relazione risulta che dai 166 milioni di viaggiatori del 1938-39 siamo saliti a 394 milioni del 1953-54, con il 136 per cento di aumento. Per quanto riguarda la lunghezza chilometrica, dagli 11 miliardi di viaggiatori-chilometro siamo saliti ai 22 miliardi. Viceversa, si deve notare una stagnazione nel settore delle merci: 47 miliardi 237 mila tonnellate nel 1938-39 e 47 miliardi 238 mila tonnellate nel 1954-55.

Forse che nel nostro paese si sono trasportate meno merci? Evidentemente no. Vi sono

però dei fattori che impediscono l'incremento dei trasporti in questo settore, come per esempio le varie operazioni di carico e scarico. Eppure, per molte merci, sarebbe desiderabile e offrirebbe maggiori garanzie il trasporto per ferrovia. A questo proposito mi sono chiesto perché l'amministrazione ferroviaria non abbia provveduto a ordinare qualche migliaio di carrelli per portare i carri ferroviari direttamente a disposizione del cliente? Moltissime forniture andrebbero certamente al trasporto ferroviario, se non vi fosse l'onere del duplice carico e scarico con tutti i costi e tavolta i deterioramenti merci. Certo occorrerebbe un capitale iniziale, ma una volta provveduto, il problema del trasporto per ferrovia assumerebbe un ben maggiore sviluppo e si avrebbe probabilmente un alleggerimento nel numero dei camion che viaggiano lungo le nostre strade troppo congestionate.

Desidero sottoporre al ministro un altro aspetto della questione del trasporto merci. Ho constatato spesso che per certe forniture ci si rivolge a mercati stranieri più vicini, perché il costo del trasporto è minore. Cito il caso della legna da ardere e delle ramaglie che vengono importate in forti quantità dalla Francia e dall'Austria e trasportate su strada a mezzo di autocarri. Mi sono posto la domanda se non sia possibile provvedere con legname di produzione italiana; la difficoltà maggiore, deriva dal troppo alto costo di trasporto di legname meridionale verso i luoghi di consumo localizzati principalmente nel nord Italia.

In certe zone boschive meridionali un tempo l'industria del legname era importante soprattutto per la produzione del carbone di legna, oggi sempre meno richiesto. Di conseguenza quelle regioni già povere si sono ulteriormente impoverite, e ne è un esempio la Sila: le industrie del settentrione possono comprare poco legname perché il trasporto costa troppo e inoltre anche la qualità di quel legname è utilizzabile solo per un 20-30 per cento, mentre mancano *in loco* le attrezzature necessarie per la utilizzazione industriale dei rimasugli del legno e delle ramaglie. Questa situazione ha portato ad un ulteriore aumento della disoccupazione alla quale io, allora sottosegretario, tentai invano di porre un rimedio. Mi rivolsi alla direzione delle ferrovie — non era ancora ministro l'onorevole Angelini — per prospettare la possibilità di concedere delle facilitazioni per il trasporto di quel legname da ardere dal meridione al nord; la risposta fu negativa perché le ferrovie avrebbero avuto una perdita troppo considerevole se avessero applicato la riduzione richiesta. Ma per questo,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

come per altri casi del genere, a mio avviso, occorre aver presente l'economia di tutta la nazione e non considerare semplicemente un settore senza curarsi dell'altro. Bisogna esaminare invece la convenienza collettiva e il bilancio nel suo insieme, dal che deriva la necessità di dedicare molta attenzione a questa parte del traffico ferroviario, e alla sistemazione delle reti secondarie nonché di quelle parti della rete ferroviaria nazionale della cui eliminazione si parla; bisogna vedere se, attraverso un diverso sistema di organizzazione anche dei trasporti merci, queste linee non possano essere meglio utilizzate, tanto più che la congiuntura è attualmente favorevole per l'aumento della produzione e dei consumi. Talvolta possono essere utili anche dei piccoli accorgimenti; in certi casi ad esempio il trasporto potrà più utilmente essere fatto con automotrici anziché con locomotori.

Occorre anche completare tutta la rete ferroviaria in modo che non vi siano capoluoghi di provincia senza collegamento con le reti nazionali. Per esempio Matera non è collegata con la rete ferroviaria statale, e si tratta di una città che mi ha impressionato per il suo sviluppo e per quello delle zone circostanti, sia per le campagne come per la grande diga di Santa Eufemia che porta alla completa trasformazione di quella economia. Così pure per la zona sud occidentale della Sicilia — cioè verso il Mediterraneo — quella che va da Trapani per porto Empedocle sino a Sciacca, vi è una interruzione della linea ferroviaria, cioè della rete nazionale.

Non ritengo che la mancanza del completo anello perimetrale della rete ferroviaria sia utile al completo sviluppo della Sicilia. Ora io dico che soltanto agevolando tutte le possibili comunicazioni, si creeranno le premesse per giungere a quei risultati, anche commerciali, che ci prefiggiamo.

Vorrei ora compiere un breve esame di un altro aspetto. Uno degli elementi importanti della economia di questo dopoguerra è dato dal movimento turistico. Non voglio ripetere molte cifre: mi limiterò a ricordare che dai 506 milioni del 1950 si è giunti agli 11 milioni di visitatori del 1955, ed è da ritenersi che il numero subirà un ulteriore incremento, sia per ciò che riguarda il movimento dall'estero verso l'Italia, sia per quanto riguarda lo spostamento di italiani verso l'estero. Tutto questo avviene utilizzando vari mezzi di trasporto dall'automobile alla ferrovia; e pertanto, come sono indispensabili le autostrade, altrettanto lo

sono le linee ferroviarie. Occorre fare tutto il possibile per rendere agevoli le comunicazioni dall'estero all'Italia e viceversa.

E qui occorre considerare anche un altro aspetto. Mentre prima della guerra l'economia nostra con l'estero sembrava prevalentemente diretta nella linea nord-sud, sia come merci, sia come turismo, a seguito della guerra, e specialmente nei primi anni del dopoguerra, si è avuto uno sviluppo verso ovest e nord-ovest; vale a dire il rapporto tipico Italia-Germania è venuto a un certo momento quasi a interrompersi (per poi riprendere) per svilupparsi invece verso la Francia, l'Inghilterra e l'America.

Ne deriva di conseguenza che entrano in gioco i valichi alpini. Problemi non nuovi e la Camera, a suo tempo, si è interessata lungamente del traforo del monte Bianco, ed abbiamo votato la relativa legge. Al riguardo, debbo ringraziare l'attuale ministro dei trasporti per l'opera da lui svolta recentemente a Parigi per avere il consenso francese ed iniziare al più presto i lavori. Non esito a dire che questo traforo sarà una cosa veramente innovatrice e addirittura rivoluzionaria, creando le premesse di una profonda trasformazione nel turismo internazionale per le comunicazioni dirette e relativamente facili e brevi dalle montagne al mare. E questa non è una questione che interessa solo il Piemonte o la Valle d'Aosta o la Liguria; riguarda tutta l'Italia. E poiché il bene di tutti è fatto anche del bene dei singoli, è evidente che la regione piemontese deve avere i suoi vantaggi.

Quindi, noi ci compiacciamo nuovamente per quest'opera, che il Parlamento ha approvato e, malgrado la diversità di pareri, riteniamo che la scelta fatta, cioè quella del monte Bianco, sia stata quella giusta.

Ma qui mi permetto di ricordare la situazione di due altre linee: quella che potrebbe dirsi del « quarantesimo parallelo », cioè la linea Modane-Torino-Milano-Jugoslavia, e l'altra, quella rivierasca, Marsiglia-Nizza-Genova-Pisa, ecc., due linee egualmente importanti. Non a caso il conte di Cavour si era interessato ed aveva realizzato il traforo del Frejus non perché fosse una esigenza piemontese, ma perché si trattava di un'esigenza nazionale ed internazionale, che un giorno avrebbe servito, attraverso il Piemonte, l'Italia.

Credo che questo problema debba essere riguardato non nelle strette di considerazioni regionalistiche, ma nel quadro delle esigenze dell'economia nazionale. Il paese

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

deve porsi, trattandosi appunto delle grandi strade attraverso le quali potranno viaggiare giornalmente migliaia e migliaia di persone con maggiore speditezza.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

D'ONOFRIO

QUARELLO. Non so se il ministro sia al corrente. Vorrei ricordargli che già da parecchi anni sono stati fatti studi e preparati progetti molto concreti al riguardo: ad esempio, per la linea Parigi-Chambery-Modane-Torino-Milano, con un ritocco alla linea nel tratto Bussolino-Modane e la modificazione della Galleria del Frejus, e naturalmente procedendo alla trasformazione della linea elettrica da corrente alternata in continua, come per le altre reti, che consentirebbe, appunto per la gran parte del tracciato pianeggiante e per dover attraversare solo una grande catena di montagne, un trasporto più rapido e meno costoso di quello della linea che attraversa le due grandi catene che dalla Francia passano in Svizzera, e della attuale linea Parigi-Qua Le Bous-Domodossola-Milano.

Non ho potuto controllare fino a che punto siano fondate le previsioni di questi studi, specie in relazione al tempo in cui occupavo la carica di vice sindaco di Torino. Tuttavia, per la serietà dei progettisti, si ha ragione di credere che questa linea, opportunamente ritoccata, consentirebbe di percorrere con un'ora di meno dell'altra e con una minore spesa il tragitto Parigi-Milano.

Onorevoli colleghi, come già detto, unitamente a questa, la parte che diremo continentale, vi è l'altra linea, quella Nizza-Savona-Genova-Spezia, ecc. che è particolarmente importante per la corrente turistica lungo la marina che si avvia a La Spezia, alla Toscana, od a Roma. È un problema questo che va affrontato ed anche con ragione, per la congestione attuale del traffico, e deve essere considerato e risolto da un punto di vista nazionale e non locale, se vogliamo che si creino nel nostro paese nuove fonti di lavoro per i nostri disoccupati, e nuove forme di attività che ancora non hanno trovato il loro pieno sviluppo.

Onorevole ministro, termino il mio intervento con l'invito che da parte dello Stato si compia ogni sforzo perché il servizio ferroviario sia sempre più perfetto, tenendo pre-

senti tutte quelle situazioni che possano creare lavoro, aumentare attività; e se questo richiederà stanziamenti importanti, essi devono esser fatti senza timore, perché sono destinati a creare strumenti di lavoro, e tutto il denaro che si impiega per dare lavoro torna a beneficio della comunità, ed il denaro speso torna a casa.

Mi auguro infine, onorevole ministro, che la sua amministrazione sappia affrontare e risolvere questi problemi, o quanto meno impostare quelle soluzioni per le quali si possa dire che l'Italia cerca di tracciare con ogni sforzo le nuove strade di comunicazione, per collegare i centri dell'interno con l'estero, per dare sempre maggiore lavoro ai suoi figli. *(Applausi al centro)*.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Per la discussione di una proposta di legge.

LOPARDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOPARDI. Signor Presidente, la categoria dei mezzadri, coloni parziari e partecipanti familiari è, se non la sola, tra le poche categorie che ancora non fruiscono di assicurazione obbligatoria per invalidità e vecchiaia e superstiti.

Sin dal maggio 1952, fu presentata a questa Assemblea una proposta di legge perché anche a questa categoria di lavoratori venisse estesa l'assicurazione obbligatoria per invalidità e vecchiaia. A seguito dello scioglimento del Parlamento la proposta di legge decadde.

I deputati del settore socialista e di quello comunista fin dal 26 gennaio 1954 hanno ripresentato la proposta di legge, adeguandola alle esigenze derivanti dalla legge 4 aprile 1952. Purtroppo, dal gennaio 1954 ad oggi la Commissione competente non ha ancora preso in esame la proposta stessa. Pertanto, a nome del gruppo parlamentare socialista, io mi permetto di pregare l'onorevole Presidente di voler sollecitare la Commissione competente (lavoro) perché ponga all'ordine del giorno la discussione della proposta di legge, giacché ciascuno assuma al riguardo le proprie responsabilità e si risolva finalmente a favore di questi lavoratori l'ormai annoso problema.

PRESIDENTE. Mi farò interprete presso il presidente della Commissione competente della sua richiesta.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e dell'interpellanza pervenute alla Presidenza.

LONGONI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se, per ragioni di equità, non ritenga giusto disporre perché l'indennità di specializzazione corrisposta agli agenti di pubblica sicurezza (autisti, radiotelegrafisti, ecc.) venga elevata alla stessa misura di quella percepita dai carabinieri e dalle guardie di finanza, appartenenti alle medesime categorie.

(20303)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non intenda esaminare la possibilità di disporre perché la Cassa depositi e prestiti accolga la domanda inoltrata dall'amministrazione comunale di Sambiasse (Catanzaro), intesa a contrarre un mutuo, per l'esecuzione dei seguenti urgenti lavori:

costruzione fognatura I.N.A.-Casa, lire 1 milione;

riparazione pubblico macello, lire 4 milioni;

ampliamento pubblica illuminazione, lire 1.350.000;

costruzione strade allacciamento frazioni, lire 2 milioni;

acquisto suolo costruzione I.N.A.-Casa, lire 2 milioni;

acquisto suolo costruzione U.N.R.R.A.-Casas, lire 2 milioni.

(20304)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se, ai sensi della legge 13 maggio 1947, n. 500, articolo 4, e delle norme approvate con la legge delega, i sottufficiali delle Forze armate collocati nella riserva per riduzione degli organici, in possesso o meno del titolo di studio di scuola media, hanno diritto all'inquadramento nel gruppo C (carriera esecutiva), qualora assunti in servizio presso altre amministrazioni di enti pubblici e parastatali.

(20305)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se — premesso che il regolamento generale dell'Arma dei carabinieri prescrive che il 15 per cento del personale adibito agli uffici del comando generale e fino al comando di legione, può essere nativo della stessa provincia dove presta servizio — non intenda esaminare la possibilità di disporre perché tale beneficio venga esteso al personale con incarichi speciali, in forza ai gruppi e comandi di ufficiali inferiori, come si verifica nel Corpo degli agenti di pubblica sicurezza.

(20306)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se — analogamente a quanto è stato giustamente disposto per altri comuni — non intenda assegnare al comune di Elva (Cuneo), situato a 1.700 metri d'altezza, un contributo suppletivo per ultimare la strada di allacciamento già iniziata con i fondi della legge n. 647 ed ora sospesa per esaurimento delle somme preventivate. Detto comune è rimasto isolato per qualche mese proprio per la mancanza di una strada carrozzabile, con gravissimo disagio della popolazione e specialmente per alcuni ammalati rimasti privi dell'assistenza medica.

« La stessa assegnazione si richiede per il completamento della strada di allacciamento della frazione Gilba con il comune di Brosasco (Cuneo), sita a 1.500 metri di altezza e dove solo nello scorso anno sono morti ben sei bambini proprio per la impossibilità di essere trasportati all'ospedale per la mancanza della strada carrozzabile.

(20307)

« BIMA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per conoscere quali urgenti provvedimenti intendano adottare per salvare da sicura rovina l'antichissima chiesa di San Pietro in Stropo (Cuneo), prezioso monumento del secolo XII.

(20308)

« BIMA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio, della difesa e del commercio con l'estero, per sapere se, di comune accordo, non si intenda disporre perché le Forze armate, per il fabbisogno di crine vegetale alfa, si forniscano dai produttori nazionali. Ciò allo scopo di vitalizzare l'industria di detto crine vegetale,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

che, prima della liberalizzazione degli scambi, alimentava un'apprezzabile fonte di lavoro in Calabria. In seguito ad altra interrogazione dell'interrogante il ministro del commercio con l'estero assicurò che sarebbe stata esaminata benevolmente tale possibilità.

(20309)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere il suo pensiero a proposito della particolare situazione in cui si trova la Società Terni quale produttrice di energia elettrica, rispetto non soltanto alla S.M.E. ma anche nei confronti della S.E.L.T. Valdarno e alla Romana di elettricità, le quali facenti parte di complessi industriali che hanno interessi antagonistici con quelli dell'I.R.I., contrastano evidentemente con gli interessi stessi della Terni;

per sapere — se possibile — quali sono i contratti che vincolano la Terni alla S.E.L.T. Valdarno e alla Romana di elettricità da una parte e alla S.M.E. dall'altra, nonché quale è il prezzo medio pagato da queste società alla Terni per l'energia elettrica ad esse fornita e il prezzo medio al quale la stessa energia viene rivenduta agli utenti.

« L'interrogante infine gradirebbe conoscere quali sono le ragioni che impediscono alla Terni la distribuzione diretta dell'energia che produce, senza dover passare sotto le forche caudine delle società private i cui larghi guadagni costituiscono la forza di uno dei più potenti monopoli del nostro paese, e se non ritenga giunto il momento di rompere o di modificare, coadiuvato dal nuovo presidente dell'I.R.I., uno stato di privilegio che danneggia la nazione e il suo processo produttivo.

(20310)

« FARALLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se si ravvisa o meno l'opportunità di modificare le vigenti disposizioni di legge in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, onde consentire un migliore trattamento agli infortunati.

« L'interrogante ritiene che le rendite per inabilità attualmente corrisposte dall'I.N.A.I.L. non sono proporzionate ai danni subiti dagli aventi diritto, i quali, nella maggior parte dei casi, sono poveri operai con famiglia a carico e privi di altre fonti di

entrata, per cui destinati a vivere miseramente, se la loro capacità lavorativa è ridotta oltre il 50 per cento.

(20311)

« BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a sua conoscenza che il prefetto di Catanzaro, senza nessun giustificato motivo, pretende che l'apposita commissione comunale assegni, nel comune di Crotona, 104 alloggi finanziati sui fondi della legge per l'alluvione in Calabria ed in via di ultimazione, nel termine perentorio di giorni dieci, e ciò senza che la commissione stessa possa avere la possibilità di avvertire, come è suo dovere, con pubblico manifesto o con altro mezzo idoneo gli aventi diritto, che sono circa duemila, perché questi possano inoltrare regolare domanda, e senza la possibilità, pertanto, di poter procedere alla compilazione di una graduatoria, basata su tutti gli elementi obiettivi atti a determinare un giusto e sano criterio preferenziale;

per sapere inoltre se il ministro, considerato che è necessario assumere dettagliate informazioni su circa duemila famiglie, che gli alloggi a disposizione sono in numero limitato, che un'affrettata valutazione può fare incorrere la commissione in errate decisioni in una materia molto delicata, non intenda intervenire, con l'urgenza che il caso richiede, in maniera tale che il prefetto possa rivedere la sua decisione, che potrebbe determinare malcontento e forse turbamento nell'ordine pubblico.

(20312)

« MESSINETTI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno, del tesoro e delle finanze, per conoscere quali sono stati i motivi che hanno indotto il prefetto di Novara, l'intendente di finanza della provincia, gli organismi preposti alla alimentazione della provincia ed il comitato provinciale dei prezzi a non intervenire nella irregolare e illegittima situazione esistente della città di Novara per quanto concerne la vendita del latte pastorizzato e imbotigliato, il relativo prezzo e il funzionamento della cassa conguaglio.

« Dal novembre 1951 non è stato più riunito il comitato prezzi e benché il latte alla stalla sia diminuito da lire 51,34 a lire 42,93 nella media della annata agraria 1955, il prezzo di vendita al minuto, fissato allora in lire 80, è tuttora in vigore.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

« La cosa è tanto più grave in quanto le differenze attive, che, sulla base delle variazioni dei costi del latte all'origine, si sono determinate dal 1951 ad oggi e secondo calcoli approssimativi, si fanno ammontare a lire 80 milioni, non sono affluite ad una cassa conguaglio regolarmente costituita secondo il disposto del decreto legislativo 26 gennaio 1948, n. 98.

La civica amministrazione della città ha infatti a suo tempo deliberato contrariamente non solo alla citata legge, ma anche alle norme del comune buon senso, che la cassa conguaglio fosse gestita dalla stessa società cui è affidato il compito del reperimento, della lavorazione e della distribuzione del latte: la Società anonima produttori latte con sede in Novara.

« Né la società né il comune, da quando la deliberazione venne presa (senza che gli organi tutori intervenissero a cassarla per illegittimità) diedero alcun conto della gestione della cassa.

« Gli interroganti gradirebbero conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per ripristinare la legalità nell'interesse dei produttori e dei consumatori della città di Novara.

(20313) « SCARPA, FLOREANINI GISELLA, MOSCATELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del tesoro e delle finanze, per conoscere se non intendano rendere operante la norma, caduta in desuetudine, che, ai sensi del regolamento per l'applicazione del regio decreto-legge 26 febbraio 1925, n. 176, approvato con regio decreto 10 aprile dello stesso anno, stabiliva che l'obbligo del versamento di cui all'articolo 4 della predetta legge, e cioè il 25 per cento, era esteso anche agli ordini di vendita a termine dei titoli, esclusi quelli dello Stato, quelli garantiti dallo Stato e le cartelle fondiarie.

« Ovviamente la esecuzione della norma di cui sopra dovrebbe essere collegata al richiamo preciso a quanto prescritto alla legge 20 marzo 1913, n. 272, che all'articolo 15 stabilisce che il compratore a termine ha il diritto di ottenere dal venditore la consegna anticipata dei titoli acquistati contro pagamento del prezzo convenuto.

« A parere del sottoscritto ciò si rende indispensabile di fronte alla situazione che è venuta a verificarsi nel mercato dei titoli azionari delle borse valori, situazione che, per quanto influenzata dai riflessi dell'articolo 17

della legge Tremelloni, non giustifica il continuo cedimento del valore dei titoli che appare manovrato da pochi gruppi ribassisti, che trasformano l'incertezza di fronte alla legge Tremelloni del sano risparmiatore in vero e proprio panico a danno dell'economia nazionale.

« L'interrogante ritiene che in questo modo si potrà non solo ridare serenità a coloro che hanno investito o intendono investire i propri risparmi in titoli azionari, ma si sarà creata quanto meno una sanzione morale nei confronti degli speculatori allo scoperto le cui manovre rischiano di polverizzare il risparmio di migliaia e migliaia di persone.

(20314) « SELVAGGI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potrà essere ripristinato il campo sportivo sito in contrada « Palomba » nel comune di Castel del Giudice (Campobasso), danneggiato dagli eventi bellici.

(20315) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando potranno essere riparate le strade interne del comune di Castel del Giudice (Campobasso), danneggiate dagli eventi bellici.

(20316) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa al ripristino dell'arredamento dell'ambulatorio comunale di Castel del Giudice (Campobasso), danneggiato e distrutto dagli eventi bellici.

(20317) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla ricostituzione dell'arredamento nelle scuole elementari di Castel del Giudice (Campobasso), danneggiato e distrutto dagli eventi bellici.

(20318) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla ricostruzione dell'acquedotto comunale del comune di Castel del Giudice (Campobasso), danneggiato dagli eventi bellici.

(20319) « COLITTO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla ricostruzione delle fognature nel comune di Castel del Giudice (Campobasso), danneggiate dagli eventi bellici.

(20320)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se non ritenga di dovere — esaudendo il voto e l'attesa della cittadinanza di Barletta — provvedere al ripristino, in quell'ufficio postale, del servizio telegrafico anche nelle ore notturne, indispensabile ed urgente, data l'importanza del comune, che, con i suoi circa 70 mila abitanti, con la sua posizione geografica, con gli stabilimenti industriali della Montecatini, delle Cementerie meridionali, della Società spiriti e delle Distillerie italiane, con il suo attivo commercio vinicolo e ortofrutticolo verso l'interno e verso l'estero, col suo porto, è, dopo Bari, il maggiore centro della provincia e fra i maggiori della regione, e non può rimanere ulteriormente nell'attuale stato di assurda, dannosa privazione di un servizio, del quale c'è invece assoluto bisogno in tutte le ore anche notturne, per le molteplici esigenze che ovviamente derivano dall'attività e dai bisogni di un centro così popoloso e tanto importante.

(20321)

« CAPACCHIONE ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare nei confronti della Società mineraria Pertusola di Buggeru (Cagliari), dove i minatori da 17 giorni sono in sciopero per il rispetto della legge di polizia mineraria, legge che la predetta società si ostina a non applicare, anche dopo che il prefetto di Cagliari, con suo recente decreto, ha fatto ingiunzione alla Pertusola di rispettare le norme di legge di polizia mineraria.

(20322)

« POLANO, LACONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare perché la Federazione italiana nuoto ed il C.O.N.I. dispongano per l'immediata costruzione delle piscine di nuoto, già da tempo promesse e progettate per le diverse città della Puglia, dove tale

sport è attività agonistica preminente e che occupa un posto d'onore in campo nazionale. Nessuno di quei centri, compresi naturalmente quelli che del nuoto sono i vivai più fecondi come Bari, Taranto, Brindisi, Molfetta, Gallipoli, Manfredonia, ecc., dispongono di un campo a mare regolamentare.

« A Taranto gli alleati lasciarono una modestissima piscina, creata durante l'ultima guerra per le necessità delle loro truppe, resa inutilizzabile dal tempo e non riattata e coperta come era stato promesso dalla F.I.N., in modo da poter sopperire, almeno in parte, alle necessità locali. Risulta, a tutt'oggi, che nessun provvedimento sia stato adottato in favore delle principali città, come Bari e Brindisi, che più di ogni altra avvertono tali necessità.

« Recentemente il congresso regionale di Puglia della Federazione italiana del nuoto tenutosi recentemente, all'unanimità ha fatto formali richieste in proposito e minacciato di abbandonare qualsiasi attività, qualora le autorità federali non provvedano per l'annoso problema, anche in considerazione delle accresciute esigenze dello sport natatorio nel Mezzogiorno d'Italia.

(20323)

« PRIORE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'interno e dell'agricoltura e foreste, per conoscere se non ritengano urgente intervenire presso le competenti autorità periferiche sia di pubblica sicurezza che dell'amministrazione dell'agricoltura, per impedire che nell'agro del comune di Artena (Roma) perduri da parte dei proprietari e pastori dei greggi ovini l'abuso del pascolo sui terreni a colture seminative e in particolare a grano; pascolo che porta alla materiale distruzione del raccolto granario dell'agro medesimo già tanto duramente provato dalle intemperie della recente impervia stagione.

(20324) « SPONZIELLO, ROBERTI, ALMIRANTE ».

Interpellanza.

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, sui provvedimenti che intendono adottare:

1°) in merito ad un arbitrario divieto opposto dal questore di Pavia all'affissione di un manifesto con cui la locale camera del lavoro, rendendo pubblico il comunicato di una importante ditta industriale in risposta ai risultati delle elezioni per la commissione in-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

terna, invocava su di esso il giudizio della cittadinanza;

2°) in conseguenza delle inammissibili motivazioni con le quali il procuratore della Repubblica di Pavia confermava nel suo provvedimento del 19 ottobre 1955 il sopra ricordato divieto del questore, motivazioni che dimostrano ignoranza o disprezzo dei principi informatori della nostra Costituzione in quanto dettati a tutela della libertà dei cittadini e della dignità dei lavoratori nelle fabbriche, e che — diffuse largamente e ripetutamente a mezzo della stampa in occasione di una dimostrazione sindacale di umana solidarietà — hanno fatto apparire lo Stato, come rappresentato dal suo organo, difensore ed apologeta del datore di lavoro, fornendo a questo ultimo ulteriori mezzi di pressione sulle maestranze.

(458)

« MALAGUGINI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 12,40.

*Ordine del giorno
per la seduta di martedì 17 aprile 1956.*

Alle ore 16

1. — *Svolgimento della proposta di legge:*

CUTTITA: Istituzione di un ruolo di onore per gli ufficiali in servizio permanente effettivo e per i sottufficiali in carriera continuativa mutilati ed invalidi della guerra 1940-45 (1294).

2. — *Discussione del disegno di legge.*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo concluso in Roma il 23 luglio 1955 fra l'Italia e la Svizzera, concernente il finanziamento dei lavori per lo sviluppo e l'elettrificazione di alcune linee ferroviarie italiane che collegano i due Paesi, ed esecuzione della Convenzione stipulata il 23 luglio 1955 fra le ferrovie italiane dello Stato e le ferrovie federali svizzere per il finanziamento dei lavori previsti nell'Accordo suddetto (*Approvato dal Senato*) (2074) — *Relatore: Martino Edoardo.*

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (2028) — *Relatore. Menotti.*

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

Regolazioni finanziarie connesse con le integrazioni di prezzo sul bilancio dello Stato, per i generi alimentari (154);

Regolazione dei risultati di gestione relativi alle importazioni dall'Argentina di carni e strutto (155);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso di generi destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese, dalla campagna 1943-44 alla campagna 1947-48 (326);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1950-1951) (327);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1951-1952) (328);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1952-53) (968);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagne 1948-1949 e 1949-50) (1006);

Assunzione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano e derivati destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1953-54) (1041);

— *Relatori: Vicentini, per la maggioranza; Assennato, di minoranza.*

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale relativa alla creazione di una Organizzazione marittima consultiva intergovernativa ed Atto finale firmati a Ginevra il 6 marzo 1948 (*Approvato dal Senato*) (1540) — *Relatore: Montini;*

Adesione dell'Italia ai seguenti Accordi internazionali: Accordo tra il Governo di Islanda ed il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale sui ser-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 APRILE 1956

vizi di navigazione aerea in Islanda, concluso a Montreal il 16 settembre 1948; Accordo sulle stazioni meteorologiche oceaniche del Nord Atlantico, concluso a Londra il 12 maggio 1949; Accordo tra il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e il Governo di Danimarca sui servizi di navigazione aerea in Groelandia e nelle isole Far Oer, concluso a Montreal il 9 settembre 1949 (*Approvato dal Senato*) (1541) — *Relatore*: Montini;

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni n. 100, 101 e 102 adottate a Ginevra dalla 34^a e dalla 35^a Sessione della Conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro (*Approvato dal Senato*) (1681) — *Relatore*: Montini;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea relativa all'equipollenza dei diplomi per l'ammissione alle università, firmata a Parigi l'11 dicembre 1953 (1704) — *Relatore*: Montini;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione Universale sul diritto d'autore, firmata a Ginevra il 6 settembre 1952 e dei Protocolli n. 2 e n. 3 annessi alla Convenzione stessa (1705) — *Relatore*: Montini.

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

Istituzione del Ministero delle partecipazioni statali (*Urgenza*) (1727) — *Relatore*: Lucifredi.

7. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (2029) — *Relatore*: Troisi.

8. — *Discussione della proposta di legge:*

LOZZA ed altri: Norme relative ai concorsi speciali riservati a candidati appartenenti ad alcune categorie di perseguitati politici e razziali e sistemazione dei vincitori nei

ruoli del Ministero della pubblica istruzione (27) — *Relatore*: Natta.

9. — *Discussione del disegno di legge:*

Istituzione della zona industriale di Savona (1150) — *Relatori*: Cappa e Geremia.

10. — *Discussione delle proposte di legge:*

TOGNI ed altri: Provvedimenti per la zona industriale apuana (265) — *Relatori*: Belotti e Cappa;

MICHELI e VISCHIA: Provvedimenti per la zona industriale ternana (*Urgenza*) (321) — *Relatori*: Caiati e Cappa.

11. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata (*Approvata dal Senato*) (1094) — *Relatore*: Roselli.

DI GIACOMO ed altri: Istituzione della provincia di Isernia (1119) — *Relatore*: Elkan.

12. — *Votazione per l'elezione di sette rappresentanti nella Assemblea della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio.*

Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori*: Di Bernardo, per la maggioranza; Lombardi Riccardo, di minoranza.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI