

CDXVIII.

SEDUTA DI MARTEDÌ 17 APRILE 1956

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE D'ONOFRIO

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	25101	PRIORE	25120
Disegni di legge:		DI GIACOMO	25125
<i>(Deferimento a Commissioni)</i>	25102, 25138	CUTTITTA	25131
<i>(Presentazione)</i>	25137	BARDANZELLU	25133
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	25102	Proposte di legge:	
<i>(Ritiro)</i>	25138	<i>(Annunzio)</i>	25103
Disegno di legge (Discussione):		<i>(Deferimento a Commissioni)</i>	25102
Ratifica ed esecuzione dell'accordo con-		<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	25102
cluso in Roma il 23 luglio 1955 fra		Proposta di legge (Svolgimento):	
l'Italia e la Svizzera, concernente		PRESIDENTE	25103
il finanziamento dei lavori per lo		CUTTITTA	25103
sviluppo e l'elettrificazione di alcune		BOSCO, Sottosegretario di Stato per la	
linee ferroviarie italiane che colle-		<i>difesa</i>	25104
gano i due paesi, ed esecuzione della		Interrogazioni (Annunzio):	
convenzione stipulata il 23 luglio		PRESIDENTE	25138, 25146
1955 fra le ferrovie italiane dello		DELCROIX	25145
Stato e le ferrovie federali svizzere		Risposte scritte ad interrogazioni (An-	
per il finanziamento dei lavori pre-		<i>nunzio)</i>	25103
visti nell'accordo suddetto (2074)	25104		
PRESIDENTE	25104		
MARTINO EDOARDO, Relatore	25104		
ARCAINI, Sottosegretario di Stato per il			
<i>tesoro</i>	25104		
Disegno di legge (Seguito della discus-			
<i>sione):</i>			
Stato di previsione della spesa del Mi-			
nistero dei trasporti per l'esercizio			
finanziario 1956-57 (2028)	25105		
PRESIDENTE	25105		
BIMA	25105		
GRAZIADEI	25110		

La seduta comincia alle 16.

NENNI GIULIANA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 12 aprile 1956.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Farinet e Marzotto.
(I congedi sono concessi).

**Deferimento a Commissioni
di proposte e di disegni di legge.**

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti in sede legislativa:

alla I Commissione (Interni):

RAPELLI: « Disposizioni transitorie per l'applicazione della legge 1° ottobre 1951, n. 1084 » (2177) (*Con parere della XI Commissione*);

alla V Commissione (Difesa):

« Utilizzazione dei materiali di artiglieria, automobilistici, del genio, del commissariato, sanitari, navali e aeronautici, appartenenti all'Amministrazione militare, e dei materiali dei servizi del naviglio automotociclistico del Corpo della guardia di finanza » (2172) (*Con parere della IV Commissione*);

« Estensione della medaglia mauriziana al merito di dieci lustri di carriera militare ai sottufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (2173) (*Con parere della IV Commissione*);

alla XI Commissione (Lavoro):

COLLEONI ed altri: « Modifiche al regio decreto-legge 15 marzo 1923, n. 692, e al relativo regolamento approvato con regio decreto 10 settembre 1923, n. 1955 » (2178).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti altri provvedimenti sono, invece, deferiti in sede referente

alla I Commissione (Interni):

SPADAZZI ed altri: « Sistemazione economico-giuridica di talune situazioni del personale impiegatizio in servizio presso gli enti locali, scaturite dall'applicazione del decreto legislativo 5 febbraio 1948, n. 61, e della legge 8 marzo 1949, n. 99 » (1086) (*Con parere della IV Commissione*);

alla II Commissione (Affari esteri).

« Risorse minerarie della piattaforma continentale italiana » (2176) (*Con parere della III e della X Commissione*);

alla IV Commissione (Finanze e tesoro)

MAGLIETTA ed altri. « Conglobamento totale del trattamento economico del personale delle ricevitorie del lotto » (2136);

« Agevolazioni fiscali in materia d'imposta generale sull'entrata sul bestiame suino ed ovino macellato per il consumo familiare dei proprietari allevatori diretti che siano manuali coltivatori del fondo » (2169) (*Con parere della IX Commissione*);

alla VI Commissione (Istruzione):

DI MAURO ed altri: « Istituzione del ruolo organico del personale subalterno dei convitti nazionali e degli educandi femminili nazionali » (1265) (*Con parere della I e della IV Commissione*);

PIERACCINI ed altri. « Compenso mensile per attività connesse alle funzioni svolte oltre l'orario d'obbligo dagli insegnanti » (2118) (*Con parere della I e della IV Commissione*);

alla VII Commissione (Lavori pubblici):

CAPALOZZA e CORONA ACHILLE: « Ripristino e arredamento del teatro della Fortuna di Fano » (1997) (*Con parere della IV e della VI Commissione*);

alle Commissioni riunite VII (Lavori pubblici) e IX (Agricoltura):

LOPARDI ed altri: « Provvidenze per le zone colpite dal maltempo e dalle frane in Abruzzo » (2134) (*Con parere della IV Commissione*);

alla Giunta trattati:

« Ratifica ed esecuzione del trattato di commercio, stabilimento e navigazione tra l'Italia e l'Iran, concluso in Teheran il 26 gennaio 1955 con annessi scambi di note del 26 gennaio e del 5-9 febbraio 1955 » (2174).

**Trasmissione dal Senato
di disegni e di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

« Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 » (*Approvato da quel Consesso*) (2186);

« Determinazione dei contributi a favore degli enti autonomi " Biennale " di Venezia, " Triennale " di Milano e " Quadriennale " di Roma » (*Approvato da quella VI Commissione permanente*) (2184);

« Senatori SPALLICCI ed altri: « Sistemazione edilizia dell'università di Bologna » (*Appro-*

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

vato da quella VII Commissione permanente) (2185).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo, alla II Commissione (Esteri); gli altri alle Commissioni competenti con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

COLITTO: « Modifica dell'articolo 34 della legge 25 luglio 1952, n. 949 » (2187);

FOGLIAZZA ed altri: « Norme per la concessione del sussidio ordinario e straordinario di disoccupazione ai lavoratori agricoli disoccupati » (2188).

Saranno stampate, distribuite e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa del deputato Cuttitta:

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

L'onorevole Cuttitta ha facoltà di svolgerla.

CUTTITTA. Dico subito che questa iniziativa non è fiorita nella mia mente per un estro casuale, ma trae origini da una solenne deliberazione che l'Assemblea Costituente prese all'unanimità in questa aula nella seduta del 22 maggio 1947, sotto la presidenza del Presidente Terracini.

I costituenti allora trattavano dell'articolo 49, laddove si parla della difesa della patria che è sacro dovere del cittadino, e si aggiunge che il servizio militare è obbligatorio nei limiti e nei modi stabiliti dalla legge, che il suo adempimento non pregiudica la posizione di lavoro del cittadino né l'esercizio dei

diritti politici, ed infine che l'ordinamento delle forze armate si informa allo spirito democratico della Repubblica italiana. Dal resoconto stenografico, che io ho sotto gli occhi, risulta che il Presidente a questo punto disse: « È stato presentato il seguente ordine del giorno, nel quale gli onorevoli Nobile e Bencivenga hanno trasfuso il loro emendamento con l'adesione degli onorevoli Chatrian, Toghatti, Malagugini, Basso, Tonello, Rossi Paolo e Caroleo: « L'Assemblea Costituente, affermato il dovere della Repubblica di onorare il sacrificio e il valore dei cittadini che hanno difeso la patria, ritiene che una speciale legge debba provvedere alla creazione di appositi istituti di assistenza per i mutilati e gli invalidi di guerra, sia militari che civili; ritiene altresì che gli ufficiali e i sottufficiali in servizio permanente effettivo mutilati di guerra debbano, quando ne facciano domanda, essere mantenuti in servizio in speciali ruoli d'onore da istituire con legge ».

Posto in votazione, questo ordine del giorno venne approvato all'unanimità fra vivissimi, generali, prolungati applausi. Cosa avrebbe dovuto fare un governo democratico? Prendere evidentemente l'iniziativa e presentare alla Camera un disegno di legge il quale attuasse questo ordine del giorno che era proprio imperativo, giacché parlava appunto di una legge che consentisse agli ufficiali e sottufficiali in servizio permanente effettivo mutilati di guerra di essere mantenuti in servizio a loro domanda. Hanno fatto questo i governi democratici, a larga maggioranza democristiana, che si sono succeduti dal 1948, prima e seconda legislatura, sino ad oggi? Oibò, mai più pensare una cosa simile! Questi governi hanno dato spessissimo larghe prove di incomprensione di questioni nazionali; l'abbiamo visto a proposito delle pensioni di guerra e di altre circostanze.

PRESIDENTE. Onorevole Cuttitta, ella non discute ora comunicazioni del Governo.

CUTTITTA. Ho finito, signor Presidente; ma era necessario spiegarsi all'Assemblea come io venga a riparlare nel 1956 di un ordine del giorno approvato nel 1947 e poi rimasto lettera morta.

E non solo il Governo non ha presentato la legge relativa, ma ha addirittura licenziato gli invalidi e i mutilati di guerra, anche se — e questo è particolarmente grave — per aver prestato pochi anni di servizio essi non avevano diritto alla pensione ordinaria. È accaduto infatti che un sottufficiale mutilato di guerra

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

se ne sia dovuto andare a casa con la sola pensione di guerra di 4-5 mila lire al mese: mentre si poteva e doveva trattenerlo in servizio.

Da ciò dunque trae origine la mia proposta di legge. La presentai già il 18 maggio 1949 e allora, torno a dire, non solo il governo dell'epoca e quelli successivi non si fecero diligenti ad obbedire a ciò che la Costituente aveva ordinato con tanta unanimità di consensi, ma fecero di tutto per ostacolare quella mia prima proposta di legge. Essa infatti è stata costantemente avversata, ed insabbiata dal 1949 al 1953, presso la Commissione finanze e tesoro.

Nonostante queste amarezze, io ora ripresento la proposta di legge, pur senza grandi illusioni che si voglia provvedere in favore di questi combattenti che hanno sofferto ed offerto il loro sacrificio alla patria.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BOSCO, Sottosegretario di Stato per la difesa. Mi consenta, signor Presidente, innanzitutto di respingere quanto testé ha affermato l'onorevole Cuttitta circa la pretesa incomprendimento del Governo per questa benemerita categoria di ufficiali e sottufficiali verso i quali sentiamo altamente il dovere di solidarietà della patria.

Ciò premesso, devo ricordare che, come ha detto testé l'onorevole Cuttitta, la sua proposta di legge rimonta al 1949 anche se dal punto di vista formale figura presentata solamente nel novembre del 1954. Il che porta alla considerazione che egli non ha tenuto conto della circostanza che nel frattempo sono intervenute due leggi di Stato del 1954: quella relativa ai sottufficiali e quella relativa agli ufficiali, che già prevedono la istituzione di ruoli d'onore. Inoltre, le predette leggi accordano numerose facilitazioni a questa benemerita categoria di ufficiali e sottufficiali.

Ciò premesso, senza entrare nel merito della proposta di legge, formulando le più ampie riserve, il Governo nulla oppone alla presa in considerazione.

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

(È approvata).

La proposta di legge sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

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 (2074).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la 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.

Il disegno di legge è già stato approvato dal Senato.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

MARTINO EDOARDO, Relatore. Nulla, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

ARCAINI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Il Governo ringrazia il relatore per la sua relazione scritta e dichiara di non aver nulla da aggiungere.

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli (identici nei testi della Commissione e del Governo), che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

NENNI GIULIANA, Segretario, legge:

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'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.

(È approvato).

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data, a decorrere dalla loro entrata in vigore, all'Accordo di cui all'articolo precedente ed alla 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.

(È approvato).

ART. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie italiane dello Stato è autorizzata ad assumere a proprio carico il prestito di 200 milioni di franchi svizzeri concesso dalle Ferrovie federali svizzere di cui all'articolo 2 dell'Accordo sopra indicato per la durata ed alle condizioni stabilite nella Convenzione indicata nell'articolo precedente.

(È approvato).

ART. 4.

Il servizio degli interessi e dell'ammortamento del prestito sarà assunto dall'Amministrazione delle ferrovie italiane dello Stato a partire dall'esercizio finanziario 1956-57 e le relative rate saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Amministrazione stessa.

(È approvato).

ART. 5.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

ART. 6.

La presente legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

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

**Seguito della discussione del bilancio
del Ministero dei trasporti.**

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

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

BIMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, l'accentuato inte-

resse che non solo sulla stampa tecnica italiana, ma anche su quella di informazione suscita l'attività di questo dicastero è il segno più tangibile della importanza che il settore dei trasporti va acquistando nella economia del nostro paese. Tralascio di considerare la polemica sterile e non sempre serena e obiettiva che si riferisce alla passata attività e che riguarda in particolare la ricostruzione ferroviaria. Ma v'è un aspetto critico che è positivo e costruttivo e che non può essere ignorato e che è tutt'uno con una diffusa esigenza del paese che vuole una politica dei trasporti aderente all'accentuato dinamismo dei tempi; politica che non disdegna il passato ma che sia anche e soprattutto proiettata nel futuro.

Di tale aspetto positivo nella disamina della politica dei trasporti maestro è stato lei, onorevole ministro, e le sue impostazioni restano per noi come dei pilastri fondamentali di un edificio che però è tuttora da ricostruire. Nelle sue enunciazioni passate ella è stata audace, vorrei dire che è stata anche spregiudicata, e non è senza significato che alla audacia delle impostazioni date dai relatori ella abbia voluto rendere omaggio a Milano al sesto congresso dei trasporti. Sicché a me pare che noi non potremmo offrirle quella positiva collaborazione, che ella tante volte ha invocato da noi e, in definitiva, cattivi suoi allievi noi saremmo, se non la seguissimo anche in questa impostazione.

Appunto per stare su una impostazione di carattere generale, rilevo che il problema principe che domina il suo dicastero è quello che si concentra su due tecniche e su due strutture, quella ferroviaria e quella stradale: l'una un po' vecchia, vorrei dire un po' arrugginita, vittima della sua secolare infrastruttura, così come bene disse Mendès France; l'altra invece agile, dinamica, « su di giri », per dirla con una espressione cara agli amici dell'automobile.

Questa è l'impostazione che io ritengo si debba dare al problema in questo particolare momento in cui si può discutere senza l'assillo dello spettacolo doloroso delle macerie della guerra. È certo, infatti, che, se in un paese si scatena improvvisamente un ciclone che tutto distrugga, queste considerazioni non hanno né senso né significato. Recriminare perché si è tutto ricostruito « dove e come prima », significa porsi fuori della realtà; tuttavia sarebbe ora stoltezza dimenticare la realtà di queste due tecniche che coesistono, vorrei dire che si sovrappongono, che gareggiano tra loro nel perfezio-

narsi e nel migliorarsi e che, quando ci sia la piena trasferibilità da un settore all'altro, impongono fatalmente una scelta.

Nel discorso di Milano, ella ha detto, signor ministro, che il problema economico deve essere sempre posto alla base di una sana politica dei trasporti.

Credo che questa sia veramente una saggia e santa verità da cui non ci si debba scostare.

Ora, stando a tali elementi, non si può ignorare che queste due tecniche diverse ma concomitanti giuochino, qualora si giudichino dal punto di vista economico, l'una in senso del tutto negativo nei riguardi della stabilità del bilancio, l'altra in senso nettamente positivo. Per arrivare al concreto dirò così che quasi tutte le ferrovie europee pesano gravemente sui bilanci dei rispettivi Stati, mentre per la strada e per essa l'automezzo che tale struttura percorre non si può che ripetere la bella espressione del compianto professor Vezzani secondo cui l'automobile è « un meraviglioso contribuente » che versa alle casse dello Stato centinaia di miliardi annui.

Infatti, se prendiamo le cifre del preventivo in esame (mi sia permesso di fare a questo punto un caldo elogio al relatore onorevole Menotti per la serietà e lo scrupolo nello stendere la diligente relazione) si può dire che proiettando l'attuale *deficit* di 72 miliardi sui 16 mila chilometri di rete ferroviaria statale, si ha che ogni chilometro di ferrovia statale riversa sulla collettività un onere che assomma a circa 4 milioni e mezzo per chilometro. Ma questo non è tutto, perché altro è il preventivo e altro è il consuntivo; e nel discorso pronunciato qualche settimana fa dal ministro Medici alla Camera si è accennato a un *deficit* consuntivo che va molto al di là, per cui si deve presumere che in base a tali calcoli il disavanzo di questo anno corrisponderà suppergiù a non meno di 5 milioni per chilometro di ferrovia statale.

Facendo lo stesso calcolo per le ferrovie concesse, il cui onere ammonta per questo anno a circa 13 miliardi per 5 mila chilometri di rete statale concessa, si arriva a stabilire che un chilometro di ferrovia concessa costerà quest'anno, in base al preventivo, non meno di 2 milioni e mezzo.

Credo che la prima conclusione che si possa trarre da queste considerazioni non può che essere sconcertante.

Il mito della ferrovia è già venuto a costare ben caro agli italiani, e tuttavia è ben duro a morire, se ancora oggi non solo è così difficile sostituire linee ferroviarie antiecono-

miche e a breve percorrenza con un mezzo più economico, ma persino si chiede la costruzione di nuovi tronchi ferroviari, là dove il semplice buonsenso basterebbe a sconsigliarlo.

Se d'altra parte e per contrapposto noi esaminiamo l'apporto dato dalla strada, facendo la somma dei chilometri di rete stradale nazionale, provinciale e comunale, che è di 170 mila chilometri e li dividiamo per i 200 miliardi e oltre netti (cioè depurati di tutti gli oneri per manutenzione e costruzione delle strade), si arriva invece alla lieta constatazione che un chilometro di strada apporta all'erario una cifra non inferiore a un milione per il prossimo esercizio finanziario.

Il calcolo, mi si dirà, è semplicistico, ma, comunque, non si sfugge a questa realtà: che la tecnica ferroviaria è antieconomica e che quella stradale, invece, è molto vantaggiosa per l'erario, che i viaggiatori-chilometro che la ferrovia produce costano molto, mentre i viaggiatori-chilometro e le tonnellate-chilometro che le autolinee o gli autocarri percorrono rendono invece molto allo Stato.

Credo che le conseguenze che da questa impostazione si dovrebbero ricavare possono essere ovvie.

Non è con questo che la ferrovia debba ritenersi un mezzo senz'altro superato o irrimediabilmente condannato.

La rotaia deve sussistere ma non a qualsiasi costo; essa deve essere mantenuta in esercizio solo quando sia insopprimibile, o quando vi sia la possibilità di renderla economica. Altrimenti non vi è altro da fare che farla sparire, trasferendo il traffico relativo dagli impianti fissi alla strada.

Onorevole ministro, a questo punto vorrei ricollegarmi a quello che io mi ero permesso di dire un anno fa esprimendo qualche dubbio sulla bontà della legge sull'ammodernamento, manifestando alcune mie incertezze nei riguardi di talune soluzioni proposte; nelle quali mi sembrava che si volesse risuscitare qualcosa che non poteva in alcun modo più essere risuscitato e risanato e manifestando anche alcune critiche, per quanto benevole, in merito allo operato della Commissione preposta all'attuazione della legge sull'ammodernamento la quale, forse, aveva ceduto troppo al sentimento e alle pressioni di coloro i quali si lasciano ancora suggestionare dalle « due lucide sbarre di acciaio », come ella disse a Milano.

Suggerione molto radicata dovunque ma soprattutto in Italia, dove si considera la ferrovia quasi come un titolo di nobiltà per

la città dove esse passa, mentre la stazione viene considerata quasi sempre qui tra noi un monumento nazionale!

Dicevo un anno fa, e ripeto adesso, che a questo sentimento bisogna virilmente resistere perché è proprio indulgendo alle pressioni locali che si procurano dei seri guai al bilancio dello Stato.

E se dovessi dire con sincerità e verità il mio parere maturato da uno studio attento della funzione nelle ferrovie secondarie, credo dovrei dire coraggiosamente che per gran parte di queste ferrovie la funzione è completamente finita.

Si esamini il problema da tutti i punti di vista, anche da quello economico a cui ella, onorevole ministro, voleva alludere; si esamini il bilancio complessivo delle ferrovie secondarie e si troverà che la spesa supera di molto il prodotto; si esamini specialmente la situazione di queste ferrovie per quanto riguarda i costi costanti, cioè le spese di personale, e si troverà, per esempio, che mentre per i trasporti sulle autolinee la spesa per il personale ammonta al 31 per cento, per le ferrovie secondarie le spese di personale gravano fino al 65-70 per cento. Mentre le ferrovie concesse, per trasportare 5 milioni di viaggiatori-chilometro, impiegano ben 24.000 agenti, i servizi automobilistici, con 21.000 agenti, trasportano il doppio dei passeggeri che vengono trasportati sulle ferrovie secondarie.

Debbo dire che, se questa mia impostazione, sulla quale già mi intrattenni un anno fa, ha sollevato alcune critiche (per esempio, da parte dell'onorevole Graziadei, il quale volle vedere in me quasi un banditore di una specie di guerra santa contro la ferrovia, come se io fossi un iconoclasta della rotaia), mi procurò invece moltissimi consensi.

Forte proprio di questi, mi permetto di sollecitare la massima oculatezza nell'impiego della somma stanziata per la legge sull'ammodernamento, mentre auspico una revisione di detta legge, che dia ai concessionari la possibilità di poter optare anche per la trasformazione automobilistica che, secondo me, è la soluzione più logica e più incontrovertibile del risanamento di questo settore: dare cioè dei contributi *una tantum* in modo da favorire il passaggio alla strada di tale traffico piuttosto che delle sovvenzioni-chilometro per 25 anni.

Occorre forzare un po' la mano, onorevole ministro, in questo settore, perché se un appunto si può fare a questi industriali privati ferrotranvieri, è proprio quello di essere troppo pigri, poco solleciti nell'intravedere

certe possibilità e nel passare da una struttura antiquata a una più moderna, più agile e più economica.

Nel fare queste critiche non sono mosso da interessi personali o di parte: è piuttosto l'esperienza della mia regione piemontese che mi fa parlare, dove gli industriali dei trasporti in concessione non hanno atteso che venisse il contributo dello Stato, ma coraggiosamente, rimboccati le maniche, hanno demolito la rotaia e l'hanno sostituita con servizi automobilistici, senza nulla chiedere allo Stato!

Perciò vada adagio — mi permetta, onorevole ministro — nel mandare avanti un progetto di legge (che si dice sia all'esame del Tesoro) riguardante l'ammodernamento delle ferrovie del sud-est, e dove si prevederebbe di aumentare l'indennità-chilometro da lire 1.400.000 a lire 3.000.000: cioè di dare oltre il contributo di 5 miliardi per gli impianti fissi, una sovvenzione annua di 3 milioni per ogni chilometro di linea!

Dico senz'altro che, se così fosse, il costo del risanamento sarebbe troppo caro ed anche antieconomico.

Si possono quindi studiare altre soluzioni: per esempio quella di destinare il contributo di 5 miliardi, invece che a tenere in piedi strutture ferroviarie antiquate, alla costruzione di nuove strade e al miglioramento di quelle esistenti, mentre con la sovvenzione chilometrica annua di 1 miliardo e mezzo (perché si tratta di 500 chilometri a 3 milioni al chilometro) si potrebbero istituire, al posto delle ferrovie, servizi automobilistici gratuiti. Il calcolo è presto fatto: affidando a 5 società la gestione dei 500 chilometri di servizi su strada e dando ad esse globalmente quel miliardo e mezzo che rappresenta la sovvenzione chilometrica annua proposta per le ferrovie, esse potrebbero istituire ben 16 coppie al giorno di autoservizi gratuiti!

È una proposta che torna conto di esaminare perché andrebbe incontro alle necessità di popolazioni che vivono in zone depresse, mentre non si deve lasciar cadere l'altra, quella cioè che con 1 miliardo e mezzo si potrebbero regalare 3.000 automobili all'anno ed in pochissimi anni motorizzare una regione che ha una delle più basse densità automobilistiche d'Italia.

Ma, accanto a queste ferrovie concesse ed in servizio, ve ne sono altre ancora in costruzione, onorevole ministro. Io credo che forse qualche ripensamento su questo problema sia necessario. Per esempio — e sono dolente di dare un piccolo dispiacere

alla onorevole Conci — è proprio il caso di spendere ancora alcuni miliardi per completare la Trento-Malè quando fondatissimi sono i dubbi sulla sua utilità e soprattutto sulla economicità della sua gestione? Il dubbio diviene invece certezza assoluta per la ricostruzione del secondo tronco della Napoli-Piedimonte d'Alife, e così per molte altre, mentre per la Bari-Barletta è il caso di stanziare, senza indugi, quei 600 milioni per completarla, dato che è stata iniziata ben trent'anni fa e che serve una zona in promettente sviluppo economico.

E dal momento che siamo in argomento ritengo che ella, onorevole ministro, potrà dare qualche utile consiglio all'onorevole Romita per quanto riguarda il settore delle nuove costruzioni di ferrovie statali, pur rivendicando tale competenza al nostro ministero secondo le sue lucide impostazioni.

Passando alle ferrovie dello Stato, vorrei rendere omaggio, anzitutto, alla serietà ed alla attendibilità delle cifre di previsione: il che torna veramente a suo onore!

Quanto al *deficit*, vorrei far notare all'onorevole Menotti che mi pare un po' forse semplicistico il ridurre il *deficit* stesso a due sole cause: servizi sociali e insufficiente rivalutazione delle entrate, il che vorrebbe dire che si potrebbe risanare il bilancio se la azienda di Stato riuscisse ad avere dal Tesoro la rifusione dei sottocosti per i servizi che esplica a favore delle altre amministrazioni e che non sono remunerativi e se le tariffe fossero aumentate.

MENOTTI, *Relatore*. Ho parlato di riduzione di costi.

BIMA. Le concedo pure questo: comunque mi pare che la diagnosi debba essere più profonda.

Riguardo ai servizi sociali, a me pare che ha ragione l'onorevole Medici quando dice che il Tesoro deve rifondere i sottocosti, e mi compiaccio con lei, onorevole ministro, perché questa battaglia ella ha saputo condurla bene e vincerla ottenendo finalmente questa esplicita soddisfazione.

Ma è certo che quando ella si metterà a tavolino col ministro del tesoro per discutere l'entità di questi rimborsi, il ministro del tesoro le farà notare che ella deve corrispondere l'interesse del capitale datogli dallo Stato, perché ciò è altrettanto giusto.

Per quanto riguarda le tariffe, desidero dire che certamente esse sono inadeguate, ma devo rilevare che nell'attuale situazione di crisi dell'azienda, di impianti da rinnovare e di concorrenza stradale qualche perplessità

in ordine agli aumenti progettati è, almeno, giustificata. Comunque, a me pare che tutti questi elementi siano insufficienti a rilevare la profondità e l'ampiezza del *deficit* ferroviario.

Ho detto in principio che le ferrovie devono essere difese solo quando sono insopprimibili e ci sia la possibilità di risanarle.

Allora a me pare che tra i fattori più importanti che noi dovremo esaminare se vogliamo arrivare al risanamento del bilancio, non sia da escludere un sano ridimensionamento.

Ella ha davanti a sé, onorevole ministro, uno studio molto pregiato dell'ingegnere Giuseppe Bianchi, presentato al congresso dei trasporti a Milano, nel quale si prospetta la possibilità di demolire 6 mila chilometri di linee ferroviarie statali che assolutamente sono insuscettibili di risanamento e che possono essere benissimo sostituiti da mezzi automobilistici. Ritengo che in questa materia bisogna essere veramente arditi e direi quasi spietati, senza indulgere in nessun modo alle pressioni locali, perché credo che questa sia veramente la chiave che ci può portare al risanamento del settore.

Per quanto riguarda il mio Piemonte (mi dispiace di non essere d'accordo con l'onorevole Chiaramello, il quale ha fatto un intervento molto apprezzato, ma che il Tanani definirebbe più regionale che ragionevole), desidero rilevare, onorevole ministro, che ella ha ricevuto un elenco di linee da demolire. A me pare che l'elenco sia incompleto e vorrei dire abbastanza incompleto.

BUBBIO. Sono state incluse tutte!

BIMA. Non è possibile. Non è stata inclusa, per esempio, la Trofarello-Chieri per dirne una assolutamente insuscettibile di risanamento. Credo che se si deve arrivare al risanamento la via da percorrere, pur non escludendo le altre, sia soprattutto questa del ridimensionamento, che deve essere fatto con serietà e senza guardare in faccia a nessuno.

Mi associo infine alla proposta molto assennata del relatore per uno studio approfondito sulla questione ferroviaria e sui più importanti problemi ferroviari.

In proposito desidero portare un modestissimo contributo rifacendomi ai dati che sono contenuti nella pregevole relazione dell'onorevole Menotti. Da essa risulta che sulle ferrovie dello Stato nel 1954 sono partiti 394 milioni di viaggiatori in confronto ai 166 milioni del 1938, cioè dal 1938 al 1954 il numero dei viaggiatori sarebbe più che raddoppiato. Invece le percorrenze sono inferiori in quanto i viaggiatori-chilometro sono pas-

sati da 11 miliardi, nel 1938, a 32 miliardi nel 1954.

Per quanto riguarda le merci, dal 1938 al 1954 il volume in tonnellate non è affatto aumentato mentre le tonnellate-chilometro, cioè per le percorrenze, sono aumentate soltanto del 18 per cento. Paragonando l'entità di questo traffico ferroviario con quello stradale si ha che dal 1938 al 1954 i trasporti su strada sono aumentati di ben 6 volte passando da 9 milioni di viaggiatori a 50 milioni, mentre le merci trasportate su strada sono aumentate di ben 7 volte passando da 4.500 milioni di tonnellate a ben 30 milioni.

Una così imponente dilatazione del traffico stradale ha una sua giustificazione che serve a caratterizzare la posizione assai singolare delle ferrovie dello Stato italiane in confronto alle ferrovie straniere. Infatti le nostre ferrovie sono caratterizzate da una insufficienza dei servizi, da un mancato o non completo ammodernamento degli impianti, e, soprattutto, da una accentuata inadeguatezza del parco rotabile al traffico viaggiatori e merci.

Se infatti esaminiamo le statistiche del materiale, troviamo che nel 1938 erano in servizio 7.545 carrozze mentre nel 1955 questo numero è sceso a 6.514: cioè per quanto riguarda le carrozze non abbiamo ancora raggiunto l'entità del 1938. Così dicasi per il parco vagoni merci dove ai 130 mila vagoni del 1938 ne fanno riscontro solo 101 mila: particolarmente dolorosa è la mancanza di carri specializzati per il trasporto delle merci dei prodotti ortofrutticoli, la cui richiesta resta sempre largamente insoddisfatta.

In queste condizioni di carenza, specialmente per il parco rotabile, credo che sia da far lode agli autotrasportatori perché essi hanno integrato, per il momento, le deficienze dell'amministrazione ferroviaria.

Al riguardo osservo che il traffico merci può prendere anche altre strade: un traffico che passa dalla ferrovia alla strada, cioè da una struttura ad un'altra, è quasi sempre un traffico perduto per le ferrovie.

Pare superfluo quindi l'invito all'amministrazione ferroviaria perché si attrezzi in modo da rispondere sempre meglio alle esigenze di una utenza ognor più crescente. E credo che in ciò stia il rimedio migliore per difendersi dalla concorrenza automobilistica.

Ho detto prima che questa posizione di inadeguatezza dei mezzi delle ferrovie dello Stato italiano è tipicamente nostra. Ad esempio in Svizzera, in Francia ed in Germania si è proceduto ad un vasto ammodernamento degli impianti e ad una attrezzatura

di materiale rotabile che è esuberante rispetto al fabbisogno, talché queste ferrovie, nei momenti di punta, affittano parte del loro parco rotabile anche ad altre ferrovie, come a quella italiana.

Così stando le cose, la ricerca di altro traffico oppure l'imbrigliamento del traffico stradale possono anche essere valutati su di un piano economico generale per quei paesi che poco fa ho visitato. Infatti, in Svizzera è attualmente in discussione al parlamento federale un provvedimento il quale, in sostanza, prevede l'abolizione del traffico merci stradale. Sappiamo poi che in Germania il traffico merci stradale è stato frenato da una disciplina tariffaria, in virtù della quale i trasporti merci su strada devono pagare le stesse tariffe delle ferrovie. In Francia, infine, gli autotrasportatori sono stati colpiti dal famoso coordinamento disposto due anni fa da Mendès-France sulla delimitazione delle percorrenze.

Ma ciò che vale per gli altri paesi non può valere per noi, data la diversa situazione — come prima ho detto — delle nostre ferrovie. Non si dispiaccia, perciò, onorevole ministro, se le raccomando la più grande prudenza nei riguardi di ventilati provvedimenti limitativi per il traffico camionistico. Come ho detto poco fa, ciò che vale per gli altri paesi non può valere per noi. Un fatto è certo: se in Italia si volesse creare il caos, basterebbe fermare il traffico camionistico.

Faccio ora un fugace accenno al problema della riforma dell'azienda. A Milano, l'onorevole Angelini si è rimesso su tale questione alla dotta relazione dell'ingegnere De Vita che invitava ad industrializzare l'azienda. A me pare che il segreto del risanamento dell'azienda stia proprio in una più accentuata industrializzazione, soprattutto nei riguardi della gestione delle nostre ferrovie. Credo che questa sia la strada che può portare al risanamento di questo settore.

Circa la riforma di struttura, il discorso dovrebbe essere più lungo; ma io mi limito a dire che si tratta veramente di una difficile riforma. Ella, però, onorevole ministro, non deve scoraggiarsi e, come ha vinto la battaglia relativa al riconoscimento del rimborso dei servizi in franchigia, così ha tutte le carte in regola per portare a buon fine questo problema da lei chiaramente impostato otto anni fa.

Occorre però dire che ormai questo non è più un problema parlamentare, ma un problema governativo: non tocca cioè a noi, ma a voi, uomini del Governo, di risolverlo. Noi

siamo pronti a darvi tutti i voti necessari, ammesso che non siano ancora sufficienti tutti gli ordini del giorno sin qui votati.

Ella, onorevole ministro, non si lasci però sfuggire nessuna occasione al riguardo, nemmeno quella di proporre, così come si è fatto in Francia, l'unificazione dei due ministeri, visto che si parla di costituirne dei nuovi!

Ho finito, onorevoli colleghi. Si è detto in ambienti interessati che la gestione delle ferrovie dello Stato rappresenta quasi la gogna della nazionalizzazione. Giudizio severo, ma senz'altro ingiusto se rivolto a questo Governo ed alla rinata democrazia, che si è insediata sulle macerie delle stazioni rovinate e dei binari divelti e che ha dovuto ricostruire tutto sotto l'assillo di preoccupazioni infinite. Ma più ingiusto se da ciò si vuole risalire ad un confronto con la gestione ferroviaria del ventennio fascista.

È vero: il fascismo risanò il *deficit* ferroviario e ci presentò bilanci attivi: ma a quale prezzo? Con i famigerati esoneri speciali, con le discriminazioni più odiose, talché oggi noi duramente ne paghiamo lo scotto, come è dimostrato dal carico enorme delle pensioni, che è una conseguenza proprio degli errori enormi fatti dal fascismo in questo campo. Nessun dubbio quindi che il nostro metodo deve essere ben diverso!

Nel raggiungimento, dunque, di questa finalità, che è identica a quella del fascismo, ma nel sostanziale rispetto delle nostre fondamentali leggi si parrà, onorevole Angelini, la sua saggezza e saranno così coronati gli enormi sforzi che ella sta facendo per ridare alle ferrovie dello Stato una fisionomia che sia rispondente non soltanto a criteri di pubblica utilità, ma anche di corretta gestione. Ella sa di poter contare in questa sua fatica ed in questo suo duro ed ingrato compito sul nostro modesto, ma sincero e generoso appoggio. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

GRAZIADEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, a pochi mesi dalla discussione del bilancio precedente, la situazione non dovrebbe essere sostanzialmente mutata.

Ma non è così. Rispetto allo scorso anno il bilancio dei trasporti presenta motivi di maggiore interesse.

Non soltanto per gli elementi obiettivi, quali lo sviluppo ed il sempre maggior peso del traffico nella economia nazionale, ma spe-

cialmente e prevalentemente per l'esame della direzione politica che è preposta a regolarla.

Lo scorso anno ci trovammo di fronte ad un nuovo governo, ad un nuovo ministro, ad una nuova politica.

Quest'anno invece discuteremo di un primo consuntivo di dieci mesi di tale nuova direzione e della impostazione di un preventivo da parte di questo nuovo governo.

Non quindi esame di aride cifre e rituale contrapposizione, ma valutazione di criteri diversi e di prospettive diverse, imposte anche dalla complessità dei problemi nazionali che si collegano ad altri di maggiore rilievo, economici e politici, che valicano i confini del nostro paese.

Questo settore, da molti anni, ha votato contro il bilancio dei trasporti, né farà diversamente ora, ma errerebbe chi pensasse che azione governativa e tenacia di critica si siano svolte su due linee parallele, ciascuna procedendo all'infinito.

Non desideriamo il riconoscimento delle nostre critiche costruttive.

A noi basta far rilevare la sensibile flessione che spesso abbiamo notato da parte del governo verso le nostre posizioni, e quindi il riconoscimento implicito della giustezza delle nostre critiche: cioè la necessità del coordinamento, la competenza dei vari ministeri, la necessità della creazione di un organo supervisore e coordinatore dei vari settori del traffico e, per quanto attiene all'azienda ferroviaria: l'artificio dei bilanci, la carenza del personale, la necessità di una nuova struttura nell'azienda.

Ma riconoscimento dell'azione critica non significa che si sia agito conseguentemente, adottando cioè un criterio diverso nella direzione e dando mano all'attuazione di quel programma che si è riconosciuto giusto.

Noi spesso assistiamo invece — per quella parte delle nostre critiche che ieri ed oggi sono state accettate e ritenute, come lo sono, saggiamente costruttive — non ad una contrapposizione tra le nostre e le vostre affermazioni, ma ad una contrapposizione ben più grave: tra le vostre affermazioni e la vostra azione.

Poi vi è la conferma di un vecchio indirizzo che viene scrupolosamente osservato e che, per quella parte che si riferisce allo smantellamento parziale della rete ferroviaria dell'azienda statale e di quella in concessione, ha trovato nell'onorevole Angelini l'araldo più audace, pronto a tutte le sollecitazioni del capitale privato.

Si tratta qui dell'allineamento del Ministero dei trasporti a tutta l'azione del Governo tesa, come mai lo era stato fino ad oggi, alla difesa del monopolio, adeguando a tale esigenza e la impostazione del bilancio dei trasporti e i bilanci di ogni altro dicastero.

Su questa strada, onorevole ministro, non vi è possibilità d'incontro, perché non vi può essere incontro tra i dittatoriali profitti del monopolio e l'interesse dei cittadini.

In sede di discussione dei bilanci dello scorso anno, l'onorevole Segni disse che non poteva assumersi la responsabilità dell'indirizzo dato alla elaborazione di quei bilanci, perché apprestati da altro governo.

Si riservava però di apportarvi le note di variazione opportune.

Nessuna nota di variazione è stata apportata.

Non solo: ma i nuovi bilanci ricalcano le stesse orme dei precedenti e, spesso, rivelano una ancor più decisa volontà di contenere le spese produttive cui consegue l'esclusione della possibilità di maggior lavoro, per oggi e per l'avvenire.

Centrerò il mio intervento sul bilancio dell'azienda ferroviaria che, così come è impostato oggi — e considerati i limiti e la struttura del Ministero dei trasporti — col bilancio di tale Ministero finisce per confondersi.

Ormai siamo tutti d'accordo che il bilancio delle ferrovie dello Stato non riflette il vero andamento di questa azienda.

Lo stesso ministro, nel suo intervento conclusivo dello scorso anno e nei discorsi precedenti, quando di tali bilanci è stato relatore, e in quelli successivi di Palermo e di Milano, sempre ha messo in evidenza una serie di oneri: quello sulle pensioni (che dovrebbero gravare sul Ministero del tesoro); l'ammontare dei servizi resi dalle ferrovie ad altre amministrazioni pubbliche (che non vengono pagati), il passivo derivante dai servizi sociali.

Tutto ciò comporta una differenza di circa 70 miliardi.

Quanto basta per condurre il bilancio pressoché al pareggio e por termine alla campagna che contro le ferrovie viene condotta da più parti, tutte interessate.

Dicevo dianzi — e non è la prima volta — che si è tutti d'accordo ormai nel giudicare il bilancio delle ferrovie dello Stato come un bilancio non reale e tale da non offrire al Parlamento né all'opinione pubblica un quadro sincero dell'andamento di questa grande azienda di Stato: tutti, compreso il ministro, almeno a parole.

Anche quest'anno, dunque, il Parlamento è chiamato a discutere e ad approvare un bilancio che si è riconosciuto, dagli stessi presentatori, non essere né attendibile, né sincero.

Non desidero trarre nessuna considerazione sul rispetto che si ha del Parlamento, ma mi pare evidente che, così stando le cose, questo bilancio non può venire approvato senza intaccare la funzione stessa del Parlamento.

Comprendo perfettamente l'affermazione che faceva dianzi l'onorevole Bima circa la serietà di questo bilancio — un bilancio che si fa artificiosamente comparire con un passivo che non esiste — per trarre un argomento a favore dello smantellamento delle ferrovie e per fare l'apologia dell'autotrasporto; ma l'onorevole ministro non può qualificare serio un bilancio come quello che ci ha proposto per l'approvazione.

Pertanto noi voteremo contro questo bilancio per denunciarne la falsità e per difendere la funzione ed il prestigio dell'istituto parlamentare.

Votiamo contro per mettere in evidenza la contraddizione esistente tra le parole ed i fatti che anche in questo settore, contraddistingue il Governo.

Voi sapete che il bilancio non è attendibile, lo avete riconosciuto e dichiarato, tuttavia lo lasciate invariato.

E non possiamo nemmeno concedervi l'attenuante dell'eredità del passato Governo — come abbiamo fatto lo scorso anno — perché nel progetto di atto delegato per la riforma dell'azienda ferroviaria che il Governo — questo Governo — ha predisposto e presentato alla Commissione interparlamentare si lasciava al bilancio la stessa impostazione attuale, senza nulla innovare, senza introdurre le modifiche che ella stesso, onorevole ministro, ha dichiarato essere assolutamente necessarie ed urgenti.

Ma il tempo concesso per l'attuazione della legge delega è scaduto, senza che sia stato approvato il progetto governativo ed ora sarete costretti a presentare al Parlamento il progetto di riforma dell'azienda!

Il tentativo dal Governo messo in atto è una nuova riprova che fummo nel giusto quando votammo contro la delega che ci chiedevate.

Non intendo indugiarmi su queste considerazioni e, tenendo conto che presto dovrà essere presentato alle Camere il disegno di legge per la riforma dell'azienda ferroviaria,

desidero insistere sulla necessità, da ella stesso onorevole ministro condivisa, di porre termine a questo stato di cose e far sì che sia questo l'ultimo bilancio non rispondente all'andamento della gestione ferroviaria che viene presentato al Parlamento.

Il Governo ha questo dovere preciso: il dovere di modificare il progetto di riforma dell'azienda ferroviaria prima di sottoporlo all'esame delle Camere in modo che — oltre alle altre innovazioni che sono necessarie — il bilancio ferroviario sia finalmente attendibile e che gli oneri sociali ed i servizi resi siano finalmente addebitati a chi deve pagarli.

Se non farete questo — cioè quanto ella stessa, onorevole ministro, ha riconosciuto essere necessario oltre che giusto — darete la conferma di voler perpetuare una situazione falsa dalla quale discendono una serie di conseguenze negative.

Infatti il vostro indirizzo nella direzione delle ferrovie è, anche in questo caso, contraddittorio. Mentre riconoscete che l'inesatta impostazione del bilancio gonfia enormemente il passivo ferroviario, il quale sparirebbe quasi del tutto correggendo il bilancio, nello stesso tempo dite di voler perseguire il pareggio del bilancio stesso.

Allora quale delle due cose è vera?

Le vostre parole danno ragione alla prima tesi, i vostri fatti danno ragione alla seconda, che è quella sostenuta da tutti quanti si prefiggono lo smantellamento di questa azienda.

E, come prima misura, pensate ad un nuovo forte aumento delle tariffe ferroviarie attraverso il quale contate di reperire oltre 20 miliardi.

Questo aumento lo avreste realizzato da tempo, pochi mesi dopo che ella, onorevole ministro, aveva escluso, parlando alla Camera, l'aumento delle tariffe come eventualità immediata, se non fosse stati fermati in altra sede.

Ma all'aumento delle tariffe in altra sede rinunciato e lo state preparando, prefiggendovi di attuarlo molto presto: forse a pochi giorni di distanza dalle prossime elezioni amministrative.

Tale aumento — che si giustifica sul bilancio, inesatto nella sua impostazione — dovrebbe, secondo le notizie che ci sono giunte, recare un aggravio di circa il 10 per cento delle tariffe dei viaggiatori della classe inferiore, che verrebbe pagato in modo particolare da chi deve effettuare viaggi lunghi. Inoltre, vi prefiggete di aggravare sensibilmente le tariffe degli abbonamenti per operai ed impiegati e quelle delle categorie che fruiscono riduzioni di tariffa e, in modo particolare,

quelle dei militari, impiegati pubblici, mutilati, giornalisti.

In una parola, l'aggravio tariffario che volete realizzare, sarebbe pagato prevalentemente se non esclusivamente dai lavoratori. Vedo il cenno di diniego dell'onorevole ministro relativamente a queste mie affermazioni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Relativamente ad alcune. Chiariremo.

GRAZIADEI. Io spero di sbagliarmi, onorevole ministro.

Questa politica antipopolare è confermata dall'orientamento dei prezzi dei trasporti di merci: volete aggravare le tariffe dei prodotti ortofrutticoli e, in genere, di tutti i prodotti di largo consumo, i cui aumenti inevitabilmente si ripercuoterebbero sul costo al minuto dei generi. È necessario che ci si dica subito, perché il paese possa giudicare, se si insiste ancora nell'ingiustificato aumento delle tariffe.

Nella relazione al bilancio voi anticipate tali aumenti che chiamate con il grazioso eufemismo di «aggiustamenti tariffari» che dovrebbero attuarsi nei due mesi e mezzo che ci dividono dall'inizio del prossimo esercizio.

Curiosi «aggiustamenti» che sono pari al 10 per cento delle entrate complessive (25 miliardi su 254 miliardi delle entrate previste per l'esercizio 1955-56) e che voi prevedete di realizzare proprio quando i prodotti realizzati fino ad ora sono lontani dalle previsioni.

Questi «aggiustamenti», che sono in realtà il più forte aumento finora attuato, non vi faranno sanare il bilancio, come non ve lo hanno fatto risanare gli aumenti precedenti.

Otterrete però il risultato, già verificatosi con l'ultimo aumento tariffario, di allontanare (per molto tempo, se non in via definitiva) numerosi clienti dalle ferrovie.

È un altro grazioso regalo che volete fare agli autotrasportatori e che volete effettuare pur sapendo che ne deriverà un danno alla collettività ed all'azienda ferroviaria.

E mentre intendete aggravare in tal modo le tariffe, continuate a portare avanti la politica concessionale nel settore delle merci che, se poteva avere qualche ragione d'essere quando era limitata a settori marginali del traffico, non ha alcuna giustificazione oggi che il trasporto delle merci rappresenta un quarto del volume dei trasporti. Inoltre i carri che avete a disposizione sono insufficienti a soddisfare le richieste.

Prima di attuare l'aumento delle tariffe dovrete dirci quanti miliardi regalate ogni anno, attraverso le riduzioni delle tariffe

concessionali, a determinati gruppi di speditori. Dovete dircelo, perché tali gruppi, che vi pagano i trasporti a prezzi inferiori a quelli fissati dalle tariffe, si chiamano Montecatini, Italcementi, ecc.

È necessario che il paese sappia che, mentre preparate un nuovo aumento delle tariffe, a questi favoriti applicate prezzi più bassi di quelli previsti.

Se avete bisogno di reperire miliardi, cessate di regalarli in tal modo.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
D'ONOFRIO

GRAZIADEI. Naturale conseguenza della volontà di ridurre il disavanzo di un bilancio è la riduzione od il contenimento delle spese, malgrado noi ci si trovi di fronte ad un bilancio non valido.

Viene spontaneo domandarsi se le spese indicate nel bilancio scaturiscono dalle esigenze del servizio o se non accade invece il contrario, che le spese cioè siano subordinate alla volontà del tesoro o del ministro dei trasporti.

Io ricordo, e sono spiacente non vederne traccia nella relazione dell'onorevole Menotti, che in sede di discussione preliminare di questo bilancio nella nostra Commissione trasporti da parte di colleghi di ogni corrente venne segnalata la inadeguatezza degli stanziamenti in rapporto alle urgenti necessità dell'azienda ferroviaria.

Ciò è accaduto sempre per il passato, ma questa volta la volontà di conseguire il pareggio di un bilancio artificioso ha superato ogni limite.

Lo stanziamento cioè è stato predisposto non in relazione ai bisogni dell'azienda, ma in relazione ai fini del pareggio ad ogni costo.

Dall'alto si sono stanziati delle somme e si è detto: arrangiatevi. Il resto, in peggio, lo ha fatto il Ministero.

Il sistema ricorda il letto di Procuste, il masnadiero dell'Attica che faceva stendere su un letto di ferro le sue vittime e se i piedi non arrivavano al limite li allungava e se trasbordavano li tagliava. E poiché gli stanziamenti necessari, indispensabili, urgenti sono quelli che sono, voi tagliate inesorabilmente, pagando qualunque prezzo di logica e di rischio in omaggio al pareggio di un bilancio conclamato artificioso e falso.

La situazione è veramente curiosa, e nel contempo grave.

Basti qualche esempio: nel compartimento di Bologna le somme stanziati per manutenzione e revisione della linea sono state ridotte, nell'esercizio in corso, di 200 milioni, per ordine superiore. I lavori sulla linea Bologna-Verona sono stati ridotti da 21 a 12 milioni; sulla Bologna-Firenze da 28 a 9 milioni.

E l'elenco potrebbe arricchirsi di centinaia di altre citazioni. In complesso si è avuta una diminuzione di 60 mila giornate lavorative.

I lavori non eseguiti portano all'inevitabile conseguenza del logoramento del materiale, dell'invecchiamento degli impianti.

La stessa cosa avviene in materia di carri e di locomotive. Il materiale invecchiato non viene rinnovato e ciò spiega perché, salvo rare eccezioni, la velocità commerciale dei treni sia oggi inferiore a quella raggiunta nell'anteguerra. Si lasciano invecchiare gli impianti e poi si dice che la ferrovia è superata.

Anche questo indirizzo rientra nel quadro generale della volontà di facilitare i piani di quanti vogliono smobilitare le ferrovie.

L'onorevole ministro potrà rispondermi con l'elenco di lavori di ammodernamento eseguiti in questi ultimi anni.

Li conosciamo e riconosciamo che qualcosa è stato fatto.

Sappiamo però che ciò è avvenuto in virtù dei prestiti annuali di 40 miliardi o di lavori sovvenzionati con mezzi estranei al bilancio ferroviario.

A questo proposito vorrei chiedere che uso si sia fatto o si voglia fare dell'ultimo prestito di 40 miliardi perché non vorremmo che venissero, almeno in parte, utilizzati per scopi diversi da quelli per cui il prestito è stato approvato dal Parlamento.

Onorevole ministro, non con questi mezzi si può fare una giusta politica sistematica di rinnovamento del materiale.

Pertanto, anche in questo campo è necessario il risanamento del bilancio: non si prenda il bilancio falso a pretesto per aiutare la smobilitazione e l'invecchiamento delle ferrovie, ma invece, da questa situazione si parta per correggere il bilancio.

Naturalmente anche il personale ferroviario paga le conseguenze di questa errata impostazione del bilancio.

Si afferma che il bilancio non è valido ma nello stesso tempo si grida allo scandalo per il passivo e si ricercano tutti i sistemi per « economizzare ».

Il sistema classico è quello di aumentare lo sfruttamento del personale.

I sistemi di sfruttamento in uso da tempo nelle ferrovie dello Stato li abbiamo già denunciati negli anni precedenti e sono rimasti tutti malterati, malgrado gli impegni assunti dal ministro di porvi termine. Turni di lavoro superiori alle 48 ore settimanali, centinaia di migliaia di giornate di ferie che, a dispetto della Costituzione, vengono negate, mansioni di grado superiore per decine di migliaia di ferrovieri senza corresponsione del maggiore stipendio, assegnazione ai vari lavori di un numero inferiore di ferrovieri di quello dovuto e, infine, la cronica deficienza di personale, che è il corollario di tutto quanto ho riassunto.

L'anno scorso ci è stata annunciata come prossima l'assunzione dei vincitori dei concorsi banditi nell'estate del 1954. Estate del 1954! Sono trascorsi quasi due anni ed ancora non solo non è stata effettuata l'assunzione dei vincitori, ma la quasi totalità dei concorsi non è stata ancora condotta a termine. Si tenga conto che si tratta di oltre 12 mila ferrovieri ritenuti indispensabili già due anni or sono.

Da allora altri 12 mila ferrovieri circa sono andati in quiescenza e la carenza del personale si è fatta tale da dover preoccupare chi ha a cuore il regolare svolgimento del lavoro.

Soltanto l'alto senso di responsabilità dei ferrovieri ha reso possibile la regolarità del servizio nelle giornate più crude dell'inverno scorso. E mentre i ferrovieri davano questa nuova meravigliosa prova del loro spirito di sacrificio, l'amministrazione metteva in atto o apprestava nuovi sistemi di sfruttamento.

Prima di parlare di ciò, desidero porre una domanda: quando saranno assunti i vincitori dei concorsi? Il bilancio non indica nessuna variazione per il necessario aumento del numero del personale. Che cosa dobbiamo dedurre: che voi considerate la situazione attuale di personale, che è molto grave, come stazionaria, almeno per il prossimo esercizio? Ed allora come farete fronte alle assunzioni? Forse licenziando un certo numero di dipendenti dalle ditte appaltatrici?

Questa domanda non è fuori luogo perché già una volta, poco tempo prima della sua nomina, onorevole ministro, tali licenziamenti vennero tentati ed anche perché incombe di nuovo su questi agenti la minaccia del licenziamento. Non si possono lasciare migliaia di lavoratori che servono da anni le ferrovie sotto la minaccia continua, permanente, della perdita del lavoro. L'assunzione

dei vincitori dei concorsi non deve venire pagata con il licenziamento di altri lavoratori.

È assolutamente necessario che ella, onorevole ministro, assuma formale impegno che nessuno sarà licenziato. Ove ciò non avvenisse, i lavoratori potranno giudicare e, sia sicuro, sapranno giudicare.

Nello stesso tempo, occorre creare le condizioni per impedire il ripetersi periodico di tale grave minaccia.

Da anni è ferma davanti a questa Camera una proposta di legge mia e di altri colleghi, per la sistemazione dei dipendenti delle ditte appaltatrici. Con l'entrata in vigore della legge delega, malgrado la nostra viva opposizione, il Governo avvocò a sé questo problema per definirlo in sede di leggi delegate. Naturalmente non se ne è fatto niente, perché il Governo vuole tenersi questa massa umana di riserva per sbarazzarsene quando gli faccia comodo e, forse, anche per non dare dispiaceri agli appaltatori.

Appalti come quelli esistenti in ferrovia, che sono appalti di sole braccia altrui, sono stati recentemente condannati dal Ministero del lavoro, con una sua circolare. Evidentemente l'onorevole Vigorelli non sapeva che in una azienda dello Stato il mercato del lavoro altrui è largamente usato.

Come può il Governo porre termine a questi vergognosi rapporti di lavoro nelle aziende private, se li alimenta nelle sue aziende?

È ormai tempo, onorevole ministro, che si discuta e si approvi la legge di sistemazione dei lavoratori degli appalti e che si dia seguito alle mie reiterate sollecitazioni in proposito.

E, riprendendo l'argomento al quale dianzi accennavo, sento il dovere di denunciare le nuove forme di sfruttamento che, nelle ferrovie, si vorrebbero aggiungere alle altre, ormai tradizionali.

Il problema non riguarda i soli ferrovieri, ma tutta la massa degli utenti, che hanno il diritto di avere le necessarie garanzie.

Quasi tutte le categorie del personale verrebbero poste in condizioni quasi impossibili. Il macchinista dovrebbe rimanere solo nella condotta delle automotrici e delle elettromotrici, senza l'ausilio di lavoro e di vigilanza dell'aiuto macchinista, che dovrebbe essere tolto anche dalle locomotive elettriche, sostituito da quell'infernale sistema attuato dal fascismo, che è l'apparecchio vigilante e che con lugubre linguaggio è stato battezzato «l'uomo morto».

I treni merci, lunghi, pesanti, dovrebbero viaggiare senza frenatore, affidati al solo capotreno. L'intera categoria dei frenatori dovrebbe sparire. Il capotreno dovrebbe abbandonare il proprio posto per effettuare anche la controlleria in sostituzione dei conduttori, che sarebbero dimensionati. I capi stazione addetti alla dirigenza esterna verrebbero soppressi. Alcune stazioni verrebbero declassate ad assuntorie, alcune assuntorie sopprese.

Enormi tagli al personale si stanno preparando, mentre il lavoro, come si rileva dai treni chilometri, è aumentato sensibilmente.

Il motivo di questi gravi provvedimenti non è da ricercarsi in qualche nuovo, efficiente miglioramento tecnico: i mezzi rimangono quali sono, più vecchi di prima.

Il motivo è la volontà di allinearsi, anche in questo campo ai «padroni del vapore», di precederli, se possibile. Sfruttare, sfruttare sempre di più il personale.

Ultimo tentativo in ordine di tempo è quello dell'aumento dei limiti di età per veder maturato il diritto alla pensione. Abbiamo ferma speranza che desisterete dal camminare in tale direzione, ma ripeto qui quanto ebbi già a dichiarare in Commissione e cioè che ci batteremo strenuamente, dentro e fuori del Parlamento, per impedire l'annullamento di una conquista dei lavoratori.

Di fronte a tanto dinamismo verso il sempre più inumano sfruttamento del personale, fa riscontro il burocratico rallentamento per la soluzione dei più assillanti problemi che interessano i ferrovieri: quadri di classificazione; nuove tabelle di stipendio; norme transitorie; modifica delle competenze accessorie.

Ministro ed amministrazione ammettono, sì, la necessità di trovare una immediata soluzione a questi problemi, ma stipendi e competenze accessorie segnano il passo e nulla viene fatto perché la situazione si modifichi.

Occorre intervenire, onorevole ministro, con l'urgenza che i gravi problemi richiedono, e tali problemi risolvere sollecitamente e definitivamente.

E parlando del personale non posso non ricordare l'attesa dei ferrovieri per la sorte dei loro colleghi puniti per aver partecipato allo sciopero del 30 marzo 1953. Onorevole ministro, quei ferrovieri che si resero interpreti della volontà della maggioranza del popolo italiano espressa in forma inequivocabile il 7 giugno non saranno mai dimenticati.

Vi è un voto del Parlamento: lo si rispetti!

Noi, finché non sarà resa giustizia e non sarà reso omaggio a quel voto, ve ne ricorderemo sempre la violazione.

E quel ricordo, siatene certi, non nuocerà a noi!

Circa gli alloggi, le sarò grato, onorevole ministro, se vorrà confermare le sue buone intenzioni per la costruzione di 30 mila nuovi alloggi per i ferrovieri e l'impegno che nessun pensionato, od erede diretto di pensionato, sarà sfrattato dalla sua abitazione e sarò grato ancora se vorrà confermare la prossima distribuzione delle nuove concessioni di viaggio, così come concordate o sono tre anni tra amministrazione e organizzazioni sindacali.

Il bilancio non attendibile è poi il pretesto di un altro grave provvedimento, in parte già deciso in parte in corso di attuazione: quello della chiusura all'esercizio di 2.500 chilometri di linea.

Avete già deciso di sopprimere: la Velletri-Colleferro, la Velletri-Priverno, la Formia-Sparanise, la Poggibonsi-Colle Val d'Elsa; e vi apprestate a sopprimere: la Casarsa-Portogruaro, la Casarsa-Motta di Livenza, la Treviso-Portogruaro.

E la lunga serie continua per 40 tratti di linea e pare che l'elenco non sia ancora completo; tuttavia esso è indicativo dell'ampiezza che il problema riveste e della vostra volontà di tagliare, con decisione, quelli che voi chiamate i rami secchi, così come con tanto vigore auspicato dall'onorevole Bima nella relazione al precedente bilancio.

A questo proposito ripeto quanto ebbi già a dire l'anno scorso: non vogliamo difendere ad ogni costo ciò che è superato, ciò che non risponde più alle mutate esigenze del pubblico ed al cammino del progresso. Ma queste condizioni si sono effettivamente verificate per queste linee che volete chiudere? Non ve ne siete preoccupati, perché avete guardato soltanto l'andamento economico della linea e vi siete basati sui coefficienti di esercizio di ogni linea che l'onorevole Bima, nella sua relazione, ebbe ad indicarvi.

I coefficienti di esercizio — naturalmente — sono desunti dal bilancio: da quel bilancio che ella stesso, onorevole ministro, ha riconosciuto essere uno specchio deformante, non fedele, dell'andamento dell'azienda ferroviaria. Da un bilancio falso non possono scaturire che coefficienti falsi e su di essi voi vi basate per chiudere 2.500 chilometri di linea ferroviaria.

Dubitiamo che ciò sia da attribuirsi soltanto ad una semplice contraddizione. Né

d'altra parte le linee che volete chiudere sono diventate inutili, superate. Se così fosse non si riscontrerebbe l'unanime reazione che contro le vostre decisioni di fatto si riscontra da parte delle popolazioni tutte le quali oppongono una larga, unitaria resistenza. Esse difendono le ferrovie contro la vostra furia distruttrice. E state tranquilli si difende solo ciò che è utile. Tale reazione è la migliore smentita alle vostre tesi di smantellamento. Tuttavia voi non mostrate di voler deflettere dalla strada che vi siete tracciata. Perché? Perché c'è qualcuno che ha interesse allo smantellamento progressivo della rotaia: gli stessi nel cui interesse volete aumentare le tariffe. Sono i monopolisti legati all'autotrasporto; solo a loro fa comodo la soppressione delle linee ferroviarie: oggi i rami e poi l'intero tronco.

E voi li assecondate, facilitate loro il compito togliendo via, cancellando, l'incomodo concorrente. La conferma a questa affermazione viene data dal metodo che seguite nel sopprimere il servizio ferroviario.

Nel quadro di questo metodo va esaminato l'accordo con l'A. N. A. C.

L'anno scorso, nel suo intervento conclusivo, ella, onorevole ministro, ebbe ad esprimere un giudizio positivo sull'accordo stipulato tra le ferrovie dello Stato e le organizzazioni degli autotrasportatori.

Il giudizio non è stato corredato dai fatti, i quali dimostrano che l'accordo ha avuto conseguenze per le ferrovie, ma le ha avute soltanto negative perché impedisce loro di difendersi dagli attacchi della concorrenza, che continuano.

Per questo noi ne chiedevamo e ne chiediamo la denuncia.

Nella sua risposta, ella ha difeso l'accordo rifiutandone qualsiasi modifica.

Ebbene, per l'attuazione dello smantellamento, voi non esitate nel tentativo di modificarlo, ma solo per creare migliori condizioni agli autotrasportatori.

Infatti, l'accordo prevedeva che, per la chiusura di una linea, si istituissero servizi automobilistici sostitutivi, gestiti dalla ferrovia che li avrebbe appaltati a una ditta autotrasportatrice, quella che aveva interessi nella zona.

Sappiamo però che ella, onorevole ministro, vuole andare più in là: vuole rinunciare a conservare persino la presenza apparente delle ferrovie ed intende cedere interamente tutto il servizio all'autotrasportatore, il quale rimarrà padrone incontrastato ed assoluto della zona.

Così facendo, ella modifica l'accordo. Le conseguenze di tali decisioni saranno certamente negative per le popolazioni interessate, ma evidentemente questo non la preoccupa.

E non venga a dirci di credere sul serio che gli autotrasportatori manterrebbero le riduzioni agli operai, studenti, impiegati, a tutte le categorie che ne hanno diritto, e che conserverebbero le tariffe ferroviarie.

Può darsi anche che lo facciano per un certo periodo di tempo, ma poi vi diranno che ci rimettono, che non ci guadagnano abbastanza — perché solo di guadagnare si preoccupano — e imporranno le tariffe che vorranno. E voi non potrete, né vorrete impedirglielo.

Quanti miliardi avete donato agli autotrasportatori attraverso il capolavoro del 15 settembre 1953 che intendete sviluppare estendendolo alle merci, come ci annunciava l'onorevole Mannironi nel corso dell'ultima seduta della nostra Commissione precisandoci che all'uopo era stato già nominato un comitato di studio?

E correlativamente quanti sono gli utenti danneggiati da quell'accordo famoso?

Dal *Bollettino di informazioni* della direzione generale delle ferrovie dello Stato del dicembre scorso rilevo che dei 563 prezzi locali per uno sviluppo di 2.200 chilometri di rete ferroviaria, a seguito di quell'accordo, ben 127 sono stati soppressi e 51 aumentati. Contemporaneamente il prezzo del biglietto ordinario di terza classe veniva portato da lire 4,69 a lire 6,00 a chilometro con un aumento cioè di lire 1,31. Ma l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione autorizzava le autolinee ad elevare il prezzo da lire 5,50 a lire 7 a chilometro, e cioè di lire 1,50, concedendo così un aumento di lire 0,19 al chilometro in più di quello delle ferrovie.

Ma questo è ancora poco.

Su 150 relazioni concorrenziali per uno sviluppo di 5.520 chilometri di ferrovia, negli stessi limiti territoriali, cioè nella stessa zona, vi è uno sviluppo complessivo di ben 22.500 chilometri di autolinee che beneficiano così oltre che di un aumento di lire 0,19 al chilometro in più delle ferrovie, anche di un percorso più che quadruplo.

E perché il profitto sia sicuro e vi sia in ogni caso, anche quando la concorrenza della ferrovia potrebbe intaccarlo, ai concessionari resta la possibilità di ridurre l'importo dell'aumento, che è pertanto facoltativo e non obbligatorio, cioè può essere regolato in modo da battere sempre, e in ogni caso, la concorrenza delle ferrovie.

Quanti milioni di viaggiatori-chilometro assommano sui 22.500 chilometri di rete stradale gli autotrasportatori nella zona in cui sono siti i 5.500 chilometri di rete ferroviaria?

E quanti miliardi in più incassano, in virtù dell'accordo del 15 settembre, i magnati dell'autotrasporto ai danni degli utenti, dei contribuenti e della economia del paese?

E quanto avviene nei confronti della rete statale si verifica del pari nei confronti delle ferrovie in concessione.

Sembra che tutti gli sforzi siano orientati a rendere deficitari o più deficitari i bilanci delle concessionarie che nulla fanno — e perché dovrebbero farlo? — per resistere agli imperativi del Governo, tesi sempre a smantellare le rotaie.

Vedete cosa avviene nella mia provincia di Caserta per la ferrovia Alifana. Annosa e triste storia di una ferrovia sulle cui sorti spesso ho richiamato l'attenzione del Governo.

Divisa in due tronconi era rimasto in piedi quello da Capua a Napoli, piazza Carlo III, di chilometri 45 sui 75 originari. Ad un certo momento si crea l'autolinea concorrenziale Santa Maria Capua Vetere-Napoli Centro, e, mentre si riduce il personale di ruolo da 225 a 168 agenti, si fa luogo al ridimensionamento della linea amputandola della testa e della coda.

Si elimina cioè il tratto Capua-Santa Maria Capua Vetere e si elimina il tratto scalo merci-piazza Carlo III, in modo che il volenteroso utente che volesse viaggiare da Napoli a Capua servendosi della ferrovia dovrebbe recarsi con l'automezzo allo scalo merci di Napoli, ivi salire in treno per scendere a Santa Maria Capua Vetere e nuovamente servirsi dell'automezzo per poter raggiungere Capua, impiegando in questa giostra circa un'ora e mezzo, laddove con l'autotrasporto si impiegano 50 minuti.

Con l'autolinea da Napoli a Santa Maria Capua Vetere si pagano lire 150; con la ferrovia, a seguito del recente aumento del 30 per cento del febbraio scorso, si pagano lire 190.

Con l'autolinea si impiegano dal centro di Napoli a Santa Maria Capua Vetere 40 minuti e con la ferrovia, dallo scalo merci, che trovasi alla periferia di Napoli, a Santa Maria Capua Vetere si impiegano 80 minuti!

Così come ora è disposto il servizio, solo i tifosi della rotaia viaggeranno con l'Alifana; ed il deficit della società concessionaria aumenta, mentre del pari aumenta l'attivo dell'autolinea, ceduta in appalto al privato. Ma la società si fa reintegrare il bilancio dallo Stato e la conseguenza è quella che tutti cono-

scono: la passività a carico dello Stato, i benefici a favore del privato.

Poi, infine, con le cifre alla mano, si stenderà l'atto di morte del tronco che si è voluto, tenacemente, deficitario, e l'autotrasportatore privato imporrà il suo incontrastato dominio nella zona. Le rotaie cederanno il posto alla strada, la gomma prevarrà sul ferro, l'autolinea sostituirà la ferrovia, il monopolio privato avrà ragione dell'azienda statale.

Questa lotta ha radici molto profonde e viene da molto lontano.

Un grande parlamentare italiano, Giovanni Giolitti, nel lontano febbraio 1908, rispondendo ad una interpellanza, segnalava gli intrighi di coloro che auspicavano il ritorno ai privati delle ferrovie dello Stato. Egli diceva: « Vi sono ancora dei sognatori del ritorno agli esercizi privati, esistono e ci sono interessi che sperano ancora che l'esercizio di Stato non progredisca ».

È passato circa mezzo secolo e quegli stessi interessi non hanno mai rinunciato alla speranza di allora.

Oggi, corazzati ed armati di tutte le armi, audaci ed aggressivi, i vedovi inconsolabili della privatizzazione delle ferrovie hanno deciso di passare a seconde nozze, sposando la causa della sostituzione dell'esercizio statale.

Non si restituiscono cioè le ferrovie ai privati, ma si smantellano, e la vettura ferroviaria diventa *pullmann*, la ruota di ferro si trasforma in ruota di gomma, l'esercizio statale è sostituito da quello privato.

L'artiglio della Confindustria affonda sempre più nelle carni del patrimonio nazionale (e l'azienda ferroviaria è patrimonio nazionale) e l'autotrasporto, con carattere sempre più spiccato di monopolio privato spazza lo Stato dalla scena concorrenziale.

Così è sorto, così si estende, così si potenzia il monopolio dell'autotrasporto.

È vero, anche le ferrovie dello Stato esercitarono per un certo tempo il trasporto in regime di quasi monopolio. Era l'epoca quella in cui ancora non vi era l'accento all'impetuoso sviluppo della motorizzazione ed il trasferimento di cose e di persone aveva luogo quasi esclusivamente a mezzo ferrovia. Ma era un monopolio del tutto particolare, rispondente cioè a fini prevalentemente sociali in cui il lucro, quando vi compariva, non costituiva l'obiettivo specifico dell'azienda statale.

Ed è questa la peculiare differenza tra il monopolio statale e quello privato. Il primo è regolato in modo che direttamente o indi-

rettamente il cittadino ne tragga una utilità, il secondo si costituisce unicamente per creare il privilegio della esclusività dal quale scaturisce il profitto al di sopra di ogni interesse del cittadino e, nella normalità dei casi, contro gli interessi del cittadino.

Una nuova era ormai domina il mondo capitalistico: l'era del monopolio.

Il capitalismo col suo sviluppo ha partorito il mostro ed ha scritto nel contempo la sua condanna. Infatti quale sarà lo scotto che pagherà la borghesia, quella classica, quella sorta dal «terzo stato», che sulle ali della libera iniziativa, dell'investimento del capitale monetario, del commercio interno ed estero, ha esportato ed importato, con le mercanzie ed i prodotti, fermenti e fremiti di rivolta, di libertà, di indipendenza?

È uno scotto elevato, il più elevato che potesse pagare: il declino e, in prospettiva, la morte.

Oggi il monopolio regna sovrano in una parte del mondo, imponendo il suo dominio con la politica e con le armi. Qui, nel nostro paese, anche se una stessa mentalità coloniale ispira i monopolisti di fuori e quelli di casa, tale regime si esprime in termini politici, cioè il fatto economico parla il linguaggio politico.

Io ricordo le due tesi che negli Stati Uniti cozzarono aspramente tra i fautori dell'armamento aereo e di quello terrestre.

Più carri armati o più aeroplani?

I più eminenti uomini politici si schierarono con l'una o con l'altra teoria. Poi si scoprì che i difensori dell'uno o dell'altro tipo di armamento erano azionisti o delle fabbriche di aeroplani o di quelle di carri armati.

E poiché si trattava di mezzi che non avrebbero dovuto difendere il suolo americano, bensì elargire generosamente ferro e fuoco su terre altrui, la disputa poteva trovare una soluzione anche sul terreno dell'azione, in terra, per essi, straniera, cioè *in corpore vili*.

Come del resto è avvenuto.

Qualcosa che si avvicina a questo tipo di lotta economica si avvera nel nostro paese. Non si vede, non arriva alla superficie, ma questo non vuol dire che la lotta non vi sia. Binario o strada? Ferro o gomma?

E fra questi vasi di ferro, colmi di voracità e di cupidigia smodata, il piccolo vaso di coccio statale, pressato da ogni parte, ha una sola difesa: quella del Governo in rappresentanza degli interessi collettivi.

Onorevole Angelini, ella che è non solo il rappresentante del Governo, ma è anche la espressione più alta e più qualificata della azienda ferroviaria, per essere presidente del consiglio di amministrazione, ha la coscienza di aver tutelato, di difendere ora e di volerlo fare in seguito, gli interessi di questa grande, la più grande azienda statale?

Ella mi risponderà di sì, e non potrà rispondermi diversamente.

Ed io sono sicuro, per la stima che ho di lei, che ella è convinta di dire il vero.

Ebbene, onorevole ministro, ella si inganna. Ella, nel coro di questo Governo che va avanti con tanta fatica, minato dai contrasti fra i partiti che vi fanno parte e più ancora dalle insidie, dagli sgambetti che poco fraternamente amano scambiarsi le varie correnti che si azzannano nel seno del partito del quale ella fa parte, ella, onorevole ministro, finisce per unire la sua voce a quel coro, adeguando la sua azione a quella degli altri membri del Governo.

E poiché crede di essere rimasto più indietro sulla linea della difesa degli interessi del capitale privato, la rincorsa a cui si trova costretto per allinearsi con i suoi colleghi, spesso la porta su posizioni ancora più avanzate verso la difesa di quegli interessi. È così che si trova ad essere il difensore più concreto, più realizzatore, nel quadro della nostra economia regolata del regime monopolistico, di uno fra i più grandi, anche se meno appariscente, monopoli nazionali: quello dell'autotrasporto.

Ma per debito di obiettività debbo aggiungere che quando noi o altri esprimiamo questa nostra convinzione, materiata di prove e di fatti, ai colleghi della maggioranza, ci sentiamo rispondere che non siamo nel vero.

Può sorgere quindi, come in effetti sorge, un dubbio sulla giustezza delle nostre affermazioni. Ed allora ecco che la sintesi di questa polemica si può formulare in un grande interrogativo al quale sarò grato, onorevole ministro, se vorrà dare una risposta chiara, che, evidentemente, non è attesa soltanto da me.

La risposta rivelerà gli scopi precisi della politica del Governo in questo settore e del Ministero dei trasporti in particolare, e, se positiva, come noi ci auguriamo, potrebbe determinare una modifica sostanziale nei rapporti politici, in questa materia, tra Governo ed opposizione.

L'interrogativo è questo: in tema di eventuale sostituzione dei tronchi di linee deficitarie la gestione da chi sarebbe assunta?

Spesso noi sentiamo ripetere che lo Stato non desidera donare alle autolinee la gestione effettiva del trasporto e che l'accordo con l'A. N. A. C. non sia impegnativo nei casi di servizi sostitutivi.

D'altro canto, ad una mia interrogazione circa l'eventuale soppressione della linea Sparanise-Formia, il suo predecessore onorevole Mattarella rispondeva che in effetti era allo studio un progetto per la sostituzione parziale di alcuni servizi, ma che gli stessi sarebbero stati, sempre ed in ogni caso, gestiti dalle ferrovie dello Stato.

Ora, tenendo presente, come ho detto, che noi non intendiamo affatto difendere la vita di quei tratti di linea che, deficitarli, non hanno, né avranno in seguito, alcuna possibilità di servire l'utilità e l'economia di determinate zone, ove si avesse l'assicurazione che lo smantellamento totale o parziale di una linea determinerebbe un servizio sostitutivo di autolinea con gestione statale, o — in aderenza alla legge sul decentramento delle concessioni — con gestione provinciale o comunale, con esclusione dell'appalto, sotto qualunque forma, a privati, non esito a dichiarare che questo sarebbe un campo d'intesa vastissimo, sul quale noi vedremmo cadere sospetti e perplessità, e che promuoverebbe una collaborazione veramente proficua e interessante.

È evidente che — di converso — una risposta negativa, o non chiara, confermerebbe la vostra volontà di smantellare la nostra azienda di Stato per offrirla in pasto ai monopolizzatori dell'autotrasporto e provocherebbe — di conseguenza — una nostra azione sempre più decisa per contrastarvi questo proposito che noi consideriamo deleterio e antinazionale.

Onorevoli colleghi, onorevole ministro, vi ho manifestato con sincerità, forse anche cruda, il nostro pensiero ed i motivi del nostro voto contrario. Sento il dovere però di esprimervi anche il nostro profondo desiderio di accentuare il tentativo del colloquio e dell'intesa per sanare, insieme, le ferite di questa nostra azienda.

Ma occorre, onorevole ministro, che ella non ascolti soltanto la voce dei nemici naturali delle ferrovie, onorando della sua presenza i loro convegni.

Si è detto e scritto che in quei convegni vi erano i rappresentanti di 60 mila autotrasportatori. È vero. Ma è vero nella stessa misura con la quale la Confindustria afferma di rappresentare il modesto artigiano, umile e tartassato; nella stessa misura, con la quale

la Confagricoltura pretende di rappresentare il proprietario particellare confuso nella polverizzazione del possesso; nella stessa misura con la quale la Confcommercio assume — dice — la difesa del piccolo imprenditore, del bottegaio e magari del venditore ambulante. Tutta una vastissima categoria di pezzenti dell'industria, della campagna, del commercio.

Quei 60 mila piccoli autotrasportatori che noi incontriamo sulle nostre strade, comunali e provinciali, con gestione di tipo familiare, sono destinati anch'essi ad essere divorati dai pochi grandi monopolisti dell'autotrasporto, legati questi ai loro consanguinei che dominano negli altri settori economici.

Sì, onorevole ministro, vada nei loro convegni e parli e discuta. Sarà sempre bene.

Ma non continui, onorevole ministro, a far rimanere vuota una sedia quando si riuniscono i rappresentanti della stragrande maggioranza dei dipendenti dell'azienda ferroviaria, i rappresentanti di circa 100 mila lavoratori, dalle categorie più umili a quelle più elevate, dove il manovale e l'ingegnere insieme discutono, sì, del loro lavoro, delle loro rivendicazioni, delle loro lotte, ma ponendo al centro di questa appassionata discussione la difesa ed il potenziamento dell'azienda in cui lavorano, che è quella che ella dirige, l'azienda statale, l'azienda ferroviaria.

Noi desideriamo il colloquio e la ricerca del terreno per l'intesa più vasta possibile.

Ella segue certamente i lavori della nostra Commissione, di quella Commissione che con cortesia e competenza ha presieduto per moltissimi anni: quella Commissione ancora continua a votare il 90 per cento delle leggi alla quasi unanimità.

Io stesso presenterò una proposta di legge domani per veder parificate le conseguenze delle condanne penali tra agenti in servizio e quelli esonerati per motivi politici. Alla mia firma si accompagnano quelle di colleghi socialdemocratici, repubblicani, liberali.

È questa la nostra politica di oggi e di sempre.

Noi speriamo fermamente che le nostre critiche non approfondiscano i solchi che ci dividono, ma li livellino.

Noi speriamo che quei solchi non diventino trincee contrapposte. Possano invece le nostre critiche, come le altre numerose riconosciute giuste e fondate dalla vostra maggioranza, spianare il terreno dell'intesa e dell'incontro, sul quale lavorare insieme per le sorti del nostro amato, luminoso paese. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

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

« La Camera,

considerata la necessità di eliminare i passaggi a livello che, in gran numero, attraversano le ferrovie dello Stato e quelle secondarie;

considerato il notevole intralcio frapposto alla viabilità stradale,

invita il Governo

a facilitare la costruzione di cavalcavie per abolire detti passaggi e ad eliminare le difficoltà di ordine burocratico frapposte dalle ferrovie dello Stato con indennizzi che incidano fortemente sul costo delle opere e lo

impegna

ad affrontare ed avviare a soluzione il problema dell'eliminazione dei passaggi a livello ed in special modo per quanto riguarda la città di Brindisi ».

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

PRIORE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, si sente spesso ripetere qui in Parlamento e sulla stampa la critica della inutilità della discussione sull'attuale forma dei bilanci dei diversi dicasteri, anche perché si afferma che questi dibattiti si svolgono tra l'indifferenza generale, specialmente degli stessi parlamentari. Non tocca certamente al sottoscritto di fare degli apprezzamenti sull'indifferenza degli onorevoli colleghi. Quello che invece posso affermare su constatazione diretta è l'importanza che annette l'opinione pubblica alla discussione dei bilanci, importanza che non solo non è mutata, ma che sotto alcuni aspetti è aumentata. Perché la discussione di un bilancio è l'unico mezzo adatto ad agitare i problemi tecnici generali e particolari, visto che per quanto riguarda il resto dell'attività parlamentare non vi ha luogo a discutere simili problemi oppure le procedure rendono pesante e lungo qualsiasi intervento per risolvere uno specifico problema. D'altra parte è l'unica volta in un anno che al parlamentare si offre l'occasione di ricordare al Governo ed al ministro interessato i problemi e di ottenerne l'impegno a risolverli; oltre si intende la discussione pubblica della spesa dell'entrata, con relative critiche all'operato di ogni singola amministrazione. Probabilmente per rendere più interessanti ed efficaci tali discussioni dovranno trovarsi altri accorgimenti, ma non voglio pensare che ci si

avvii all'abolizione totale della pubblica discussione dei diversi bilanci.

Premesso questo, mi consenta, onorevole ministro, di esprimere il mio giudizio sul funzionamento delle ferrovie, con particolare riguardo all'Italia meridionale. Come cittadino italiano non posso non plaudire all'enorme lavoro di riorganizzazione e di valorizzazione della rete ferroviaria intrapresa dall'amministrazione, e non farò come l'onorevole Chiaramello (mi dispiace che sia assente) che, per ottenere aiuti per il suo Piemonte, ha trovato modo di criticare alcune spese, come l'istituzione del « settebello », e non so cos'altro. Una nazione socialmente avanzata, che non vuole rimanere indietro nel campo dell'industria non deve aver paura di fare spese che possono sembrare eccessive e voluttuarie, ma che dimostrano invece il grado di sviluppo della propria tecnica. Ora la nostra tecnica non è e non può essere seconda a nessuno, se è vero, come è vero, che l'Italia è madre di tutte le civiltà. Noi non dobbiamo in questa sede farci velare la mente dagli interessi locali, perché abbiamo anzitutto da tutelare il nostro prestigio nel mondo. È veramente doloroso sentire dire da un uomo di esperienza come l'onorevole Chiaramello, che egli non sa se il Piemonte abbia fatto bene a promuovere l'unità della patria, solo perché gli interessi della regione non sono progrediti come egli sperava. Cosa dobbiamo dire noi meridionali, che per primi abbiamo avuto una ferrovia in Italia, la Napoli-Portici, e che oggi siamo in grave stato di arretratezza?

Lasciamo quindi da parte queste balorde considerazioni e cerchiamo di operare tutti nell'ambito del nostro paese, con uguali diritti ed uguali doveri.

L'onorevole Chiaramello ci disse venerdì scorso che egli si è tanto interessato per indurre alcuni proprietari di torpedoni ad istituire un servizio, anche in concorrenza con le ferrovie, che consentisse a quei lavoratori, i quali abitano fuori della città, di raggiungere Torino, dove svolgono la loro attività; ma che nessuno ha accettato: pur con l'intervento del ministro, non è stata trovata una sola ditta che abbia gradito tale incarico.

Vedete, onorevoli colleghi, che differenza di trattamento? In Piemonte, anche con l'assenso del ministro, le ditte non vogliono accettare alcun appalto, mentre per il sud, sia con il nostro intervento di parlamentari, sia con quello delle autorità locali, non si riesce ad ottenere che poche linee, perché

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

ci si sente dire che le ditte private entrebbero in concorrenza con le ferrovie: e quando qualche cosa si ottiene, si parla di miracolo o quasi.

Eppure nell'Italia meridionale ci sono poche linee ferroviarie e mal servite; di conseguenza i servizi automobilistici, intelligentemente incrementati, potrebbero risolvere una gran parte del problema del traffico che oggi si svolge in condizioni di disagio.

Provi qualche collega del nord a viaggiare in terza classe sulla Reggio Calabria-Napoli o sulla Reggio Calabria-Metaponto-Taranto, sulla Napoli-Potenza-Taranto-Brindisi o su molte altre; poi venga in questa aula e racconti cosa ha visto. Io penso che non ci tornerebbe una seconda volta per tutto l'oro del mondo. Dire che i viaggiatori sembrano ammassati come in una scatola di sardine, è dire poco; senza parlare delle condizioni di quelle vetture, che sono la delizia dei viaggiatori del sud.

Non parliamo degli impianti. Del loro stato fa fede soprattutto una recente interrogazione del collega Antoniozzi, alla quale il ministero ha avuto l'amabilità di rispondere, precisando anzi che nei punti della linea particolarmente soggetti a frane sono stati adottati, o sono in corso di attuazione, da parte delle ferrovie dello Stato tutti i necessari provvedimenti atti a migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione dei treni. Il ministro aggiungeva inoltre che, con il completamento dei lavori in corso per il raddoppio e la rettificazione dei tratti di linea fra Battipaglia e Vallo della Lucania, fra Spari e Praia e fra Nicotera e Villa San Giovanni, e con gli altri importanti lavori di potenziamento in corso di esecuzione, la linea litoranea tirrenica sarà resa ancora più efficiente per assicurare sempre meglio le comunicazioni ferroviarie fra nord e il sud. Ma sulle condizioni della ferrovia Napoli-Reggio Calabria e delle altre ferrovie calabre penso che parlerà più a lungo e con maggiore precisione dopo di me il collega Sensi.

Onorevole ministro, come già dissi in altra occasione ad un suo predecessore, venga a vedere con i suoi occhi e tornerà a Roma inorridito. Ma per vedere non venga in veste di ministro, tanto meno in quella di deputato: viaggi solo, senza scorta e senza segretari; paghi il biglietto ordinario e viaggi in terza classe seguendo uno degli itinerari che prima ho citato; e poi ne ripareremo qui o fuori di qui, come ella crederà opportuno. Vedrà che si farà una cultura in materia; non avrà più bisogno di sentire

altri interventi di deputati meridionali, perché si convincerà da sé che così non può durare, se non vogliamo veramente essere dei rappresentanti del popolo o membri del Governo che vogliono tenere gli occhi chiusi di fronte alle necessità materiali della nostra gente.

Pensi, onorevole ministro, che per andare da Taranto a Bari — chilometri 87 — si impiegano oltre 3 ore e mezzo. Se non vuol credermi consulti l'orario ferroviario. Per esempio, l'unico cosiddetto treno rapido Roma-Puglia, mentre giunge a Bari alle 20,30 arriva a Taranto o a Lecce a mezzanotte circa, quando — si intende — tutto va bene e non ci sono ritardi. Servendosi poi dei treni ordinari, bisogna fare testamento come ai tempi dei nostri nonni, perché non si sa quando si arriva a destinazione e se si arriva.

Lo dimostro con dati alla mano. In un quotidiano del sud di domenica scorsa si legge: « Il rapido di ieri sera » (cioè di sabato sera) « Napoli-Taranto, che avrebbe dovuto giungere, secondo l'orario, a mezzanotte, è arrivato con 3 ore di ritardo, avendo dovuto sostare alla stazione di Grassano, ecc. ».

Ella sa, onorevole ministro, che or sono quindici giorni, sulla Bari-Taranto, per l'eccessivo affollamento, si è rotto l'asse di una vettura carica di viaggiatori provocando un deragliamento nella stazione di Castellana, fortunatamente senza gravi conseguenze. Ma si attende, forse, che ci siano prima o una o più vittime per provvedere? Onorevole ministro, sono cittadini che pagano le tasse regolarmente come tutti gli altri, quelli della Puglia! Sono cittadini che pagano il biglietto ferroviario regolarmente, con la differenza che i cittadini del nord con la medesima spesa viaggiano bene, mentre quelli della mia regione viaggiano come bestie. Non le parlo dello stato di abbandono dell'armamento che su quella linea e su quella Metaponto-Taranto, in alcuni punti è addirittura antidiluviano! Sulla Napoli-Battipaglia-Potenza-Taranto ella sa che viaggiano dei treni lumaca e un solo treno, cosiddetto rapido, viaggia su quella importante linea: uno in partenza da Taranto al mattino ed uno in partenza la sera da Napoli.

Molte volte è stato richiesto che sia raddoppiato almeno il servizio; che venga, cioè, creata un'altra corsa in partenza da Taranto alla sera, ed in partenza da Napoli al mattino, per ovviare in parte a numerosi inconvenienti. Tenga presente, onorevole ministro, che quel cosiddetto rapido si effettua con due o tre automotrici vecchio modello Breda,

in cui non esiste nemmeno la parvenza del riscaldamento e di qualsiasi comodità. Spesso le automotrici, lungo il tragitto, riescono a stento a superare dei tratti, soprattutto in partenza da Napoli per raggiungere Potenza dove incontrano dei forti dislivelli, difficoltosi a superare anche per il grande affollamento delle vetture.

Di tanto in tanto, le assicuro, onorevole ministro, che non mancano inconvenienti. È sempre quindi raccomandabile, prima di mettersi in viaggio — almeno per quelli che hanno fede — rivolgere vive preghiere all'Altissimo perché protegga il viaggio e faccia raggiungere la destinazione al povero malcapitato viaggiatore. Un mattino di questi beati mesi invernali trascorsi, fu tale lo sforzo dell'automotrice di coda per spingere il convoglio che, tra Vietri sul Mare e la stazione di Pompei, la vettura prese fuoco. Lascio immaginare a lei il panico dei viaggiatori. Fortuna volle che la prontezza di spirito e l'abnegazione del personale ferroviario valsero a scongiurare ogni pericolo e finalmente con enorme ritardo il treno giunse a Napoli.

Il suo predecessore onorevole Mattarella promise al sottoscritto e ad altri colleghi interessati che al più presto sarebbero entrati in servizio su quella linea alcune motrici Diesel per trainare treni regolari; ma ormai i mesi si sono accavallati ai mesi e noi viaggiamo nelle medesime condizioni che, per forza maggiore, peggiorano sempre più.

Chiedo in proposito, come per il raddoppio della coppia dei rapidi Taranto-Napoli, il suo pensiero preciso in merito, assicurandola che i viaggiatori di quella linea le saranno veramente grati se potrà dare in questa sede precisazione sulla realtà della situazione.

Per la stessa linea, che poi è l'unica che nel basso Mezzogiorno attraversa in senso trasversale la nostra penisola, è necessario iniziare gradatamente alcune rettifiche del tracciato e il raddoppio del binario in vista dell'elettificazione che, se potrà tardare per ragioni di bilancio, non potrà certo non farsi, presto o tardi che sia.

Lo stesso per la Bari-Taranto, dove il tracciato non risponde agli interessi di quelle popolazioni che in gran parte sono tagliate fuori dal traffico, perché i centri urbani sono distanti molti chilometri dalle stazioni ferroviarie; lo stesso dicasi per la Bari-Brindisi-Lecce. Pensi, onorevole ministro, che ci sono comuni che distano notevolmente dalla stazione ferroviaria, come quello popolarissimo di San Vito dei Normanni, per esempio, che dista oltre dodici chilometri e lo stesso dicasi per

Cisternino. Con una breve rettifica, invece, il treno potrebbe fermarsi alla periferia dei suddetti centri e così per tanti altri comuni.

Anche le stazioni ferroviarie principali devono essere rese in condizioni di poter smistare regolarmente il traffico: a Brindisi è necessario creare diversi sottopassaggi, essendo una stazione capolinea per il traffico del suo porto verso l'oriente. I passeggeri in transito sono numerosi ed è impossibile assicurare il normale traffico dei viaggiatori se non si provvede a questa importante necessità.

La stazione di Taranto, pur essendo stata migliorata in parte, non risponde alle necessità di una popolazione di 200 mila abitanti civili, oltre 20 o 30 mila militari che normalmente vi dimorano o transitano. Bisogna considerare anche che con la correzione del tracciato della linea Bari-Taranto è necessario creare la nuova stazione ferroviaria nella città nuova, come è stato centinaia di volte richiesto ed auspicato, e persino progettato da un ingegnere tecnico del luogo. Tale progetto è stato rimesso al ministero ed è anche previsto dallo stesso piano regolatore della città per l'indispensabile spostamento del traffico ferroviario. Non potendosi, comunque, per il momento impostare tale importante problema, il ministro disponga almeno per l'immediato allargamento del fascio dei binari centrali nella stazione, abbattendo e ricostruendo in altro sito i capannoni del deposito che deliziano il piazzale principale. Ordini il completo sbancaamento del terrapieno sotto il rione Croce che è privo di abitazioni soprastanti. Si tratta, in conclusione, di rimuovere del terriccio e di mettere in opera dei binari per dare un grande respiro al traffico nell'interno della stazione medesima.

Questi problemi sembra siano stati approvati da tempo dall'amministrazione, ma l'inizio dei lavori è ancora di là da venire.

Onorevole ministro, anche per questi gravi ed impellenti problemi gradirei sentire il suo pensiero in merito.

Sulla linea Taranto-Metaponto-Reggio Calabria, dopo quanto ho detto all'inizio, non desidero dilungarmi. Dovrei parlare su questo problema forse per una giornata intera e non basterebbe. Certo è che il Governo deve porsi questo imperativo: migliorare sul serio le comunicazioni del sud d'Italia. La stessa Cassa per il Mezzogiorno dovrebbe occuparsi con più ampio impegno della nostra rete ferroviaria. Creiamo prima le premesse e poi sviluppiamo le altre attività. Cerchiamo, cioè, di poter viaggiare, non dico

bene, ma almeno meglio di prima nell'Italia meridionale. Potremo, così, andare, vedere, operare; ma se non sviluppiamo il traffico ferroviario ed automobilistico, ogni sforzo sarà vano e forse sterile; per lo meno, impiegheremo molto di più per valorizzare gli sforzi che in questo senso fa il Governo per l'Italia meridionale.

A questo punto devo dirle, onorevole ministro, che non sono qui solo per criticare. Sarei ingiusto e poco corretto se non dessi atto a lei e a tutti i suoi colleghi del Governo che parecchio si è fatto nel settore ferroviario in Puglia. Saremmo degli ingrati se non riconosciamo che la ricostruzione della stazione ferroviaria di Foggia e di quegli impianti ha veramente del miracoloso; se non diciamo che i nostri occhi brillano di gioia nel vedere quasi al termine l'elettrificazione della Bari-Foggia, e potrei continuare su questa strada.

Ma ciò, onorevole ministro, se mi consente di esprimerle gratitudine da parte delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare in Parlamento, non mi esime dal dirle che il secolare stato di abbandono e di arretratezza che regna in questo campo nella Puglia meridionale e specie nel Salento, mi obbliga a chiedere a lei, che con tanto amore e competenza dirige questo importante settore della vita del nostro paese, che il Governo deve fare il massimo sforzo, sia pure ripartendo la spesa in diversi esercizi, per rimediare ai più gravi problemi che vanno risolti rapidamente per togliere dallo stato di abbandono e di inciviltà diverse centinaia di migliaia di cittadini che non possono sopportare più oltre questa disparità di trattamento, essendo obbligati a viaggiare in parità di doveri con i cittadini del nord, ma non certo in parità di diritti. Questo, me lo consenta, è un'offesa al buon senso e al decoro dei meridionali che si sentono vilipesi a torto.

Colgo l'occasione per ringraziarla, onorevole ministro, del mantenimento in servizio delle ferrovie del sud-est che circa un anno fa erano minacciate di soppressione. Sarebbe stato veramente assurdo che si fosse adottato un simile provvedimento, in quell'estremo lembo del Salento dove non esiste altra ferrovia, per cui lo stesso importante porto di Gallipoli ed il retroterra di Lecce sarebbero rimasti tagliati fuori dal traffico ferroviario nazionale, completando la paralisi commerciale di quel porto che langue per gli scarsi traffici, dirottati, attraverso le linee sovvenzionate, per altri porti. Avremmo fatto così il paio nel sud con un'altra importante

città capoluogo di provincia, cioè Matera, la quale non è collegata con le ferrovie dello Stato e non ha, quindi, una stazione ferroviaria appartenente all'amministrazione. Non dico tutti gli italiani, ma forse non tutti i colleghi parlamentari conoscono questa tragica situazione di un importante capoluogo di provincia dell'Italia meridionale.

Pertanto, onorevole ministro, la ringrazio e mi auguro che il Ministero pensi a potenziare sempre più le ferrovie del sud-est e non si ricordi nuovamente di doverle sopprimere.

In proposito devo dire che sono contrario a quanto ha detto poco fa in quest'aula il collega Bima. Le ferrovie del sud-est e la Bari-Barletta non possono essere sopprese, perché assolvono a una grande funzione. Sono esse le uniche strade ferrate che collegano il 95 per cento dei comuni della provincia di Lecce che sono ben 90 con 40 frazioni. Sono inoltre l'unica ferrovia che collega il porto di Gallipoli alla rete nazionale dello Stato e vorrei vedere come potrebbe funzionare un porto senza collegamento ferroviario. Come sarebbero trasportate le merci e specie quelle povere? E ciò senza escludere le eventuali necessità militari della zona. Ecco perché, collega Bima, mi permetto pregarla amichevolmente di lasciare a noi parlamentari della regione di discutere delle nostre ferrovie in particolare. Le ferrovie del sud-est e la Bari-Barletta sono indispensabili allo sviluppo economico delle Puglie.

BIMA. Io ho anzi chiesto il completamento della Bari-Barletta e non la soppressione. Sono per la soppressione delle linee sud-est.

PRIORE. Ella ha parlato di caffettiera. Comunque, se siamo d'accordo per la Bari-Barletta, tanto meglio.

Mi consenta, onorevole ministro, di ricordarle, ancora una volta, il potenziamento del traffico automobilistico nelle province pugliesi. Creda pure che deve passare ancora del tempo perché le autolinee possano fare concorrenza alle ferrovie. I traffici devono assolutamente svilupparsi, visto che la ferrovia non può moltiplicarsi e che, a mala pena, riesce a migliorare i suoi servizi; deve far posto, laddove non sia possibile aderire alle necessità delle nostre popolazioni, agli imprenditori privati di autolinee, perché con l'incremento del traffico vi sarà certamente anche quello del reddito e questo può segnare un buon passo sulla strada dello sviluppo economico e industriale del Mezzogiorno.

Sono certo che la sua perspicacia e la sua provata competenza in materia faranno cre-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

dito alle mie richieste e che disporrà per l'aumento delle concessioni delle autolinee delle regioni meridionali, senza troppi intralci burocratici che, purtroppo, oggi ostacolano l'ampliamento di questa importante branca economica per lo sviluppo sociale del sud.

Ella mi dirà, onorevole ministro: « Bene, ma per fare questo ci vogliono i denari e le ferrovie sono in *deficit* ». D'accordo! Per questo mi permetto di dare qualche consiglio al pari del relatore onorevole Menotti. Riduciamo le molte spese superflue e facciamo pagare tutti in ferrovia, eliminando quasi tutte le concessioni e le riduzioni; gli altri dicasteri o enti interessati, poi, paghino per i propri dipendenti che viaggiano per servizio, salvo, s'intende le concessioni per ragioni sociali o di Stato. Riduciamo le molte concessioni o riduzioni sul trasporto delle merci e molto denaro verrà fuori per le opere da intraprendere nel sud. Certo questo non è tutto. La Cassa per il Mezzogiorno, almeno per alcuni anni, si occupi in maniera maggiore delle ferrovie del sud e finanzia principalmente questo indispensabile rinnovamento. Così facendo, onorevole ministro, le mie indilazionabili richieste potranno essere esaudite. Si potranno anche pagare nella giusta misura tutti i dipendenti delle ferrovie che, con spirito di sacrificio ed amor patrio, adempiono il loro dovere e che non sono compensati nella giusta misura corrispondente al loro gravoso lavoro. Veramente, tutti gli italiani dovrebbero essere grati a questa categoria di cittadini che con il loro compito rendono fieri tutti noi di fronte alle altre nazioni per la precisione con cui si svolge il traffico ferroviario della nostra nazione, così come mi veniva recentemente affermato da un tecnico delle ferrovie francesi, l'ingegner Giorgio Harcavi.

Lei consenta, onorevole ministro, di parlare in questa sede anche dei lavori sussidiari che l'amministrazione ferroviaria dà in appalto. Mi riferisco principalmente ai lavori di pulizia delle vetture ferroviarie, di pulizia dei piazzali e locali delle stazioni, di carico e scarico di carbone e di altri materiali. Lei sa che mi occupo spesso delle cooperative che tengono in appalto detti lavori nelle stazioni della Puglia. Mi permetto di suggerire che l'amministrazione regoli con soddisfazione e definitivamente questa materia. Consigliabile sarebbe addirittura, che l'amministrazione assorbisse quei lavoratori e svolgesse direttamente in economia i lavori, ma, se questo non è possibile, si regolino con nuovi criteri le gare di appalto. Non è ammissibile

che si vada avanti con il vecchio metodo; non si può lasciare all'arbitrio di alcuni maneggioni senza scrupoli questa delicata faccenda.

Alle gare di appalto concorrono ditte e cooperative ed è specialmente di queste che intendo parlare. Ve ne sono alcune che di cooperativa hanno solo il nome. Infatti, pur di ottenere l'appalto di un lavoro, operano ribassi disastrosi sui prezzi base, con la conseguenza che, quando i lavoratori hanno espletato il loro lavoro, non vengono pagati o devono contentarsi di paghe mortificanti e irrisorie, senza altri emolumenti assicurativi. Se poi non accettano o protestano, vengono immediatamente allontanati dal lavoro e indicati agli altri operai come traditori. Questi speculatori che si trincerano dietro il nome di cooperativisti e di organizzatori, altro non sono che sanguisughe dei lavoratori. Alcuni operano addirittura lo strozzinaggio, cioè, quando non possono consegnare le paghe a quei poveri diavoli che hanno sudato per un'intera quindicina, simulano di anticipare loro il denaro, oppure presentano agli stessi dei veri e propri strozzini, i quali anticipano il danaro ad un certo tasso, garantito con il lavoro delle cooperative. Le stesse, per questo giro indecoroso, sono e saranno sempre in *deficit* e sull'orlo del fallimento. Ora, è necessario che il ministero indaghi su questa piaga e colpisca senza pietà questi vampiri dei lavoratori.

Lei, onorevole ministro, conosce bene che reclami in tal senso sono giunti al ministero e regolarmente firmati da alcuni lavoratori coraggiosi che hanno rischiato e rischiano ogni momento di essere licenziati, qualora quei ben individuati messeri venissero a conoscere i loro nomi.

Il ministero deve indagare e, una volta assodate le posizioni da me indicate, estromettere per sempre quelle cosiddette cooperative da future gare d'appalto. Successivamente alle ditte serie e alle cooperative regolarmente organizzate, una volta concessi loro i nuovi lavori, bisogna imporre di assumere tutti quei lavoratori che, dipendenti da cooperative non ammesse alle gare di appalto, rimarrebbero disoccupati.

Il problema, comunque, mi consta sia a sua buona conoscenza, onorevole ministro, e da colloqui avuti in precedenza con lei, mi sono anche reso conto che è oggetto di attento esame da parte sua. Mi auguro, quindi, che, al più presto, gli organi competenti siano autorizzati ad intervenire per risanare la situazione alla radice, considerando che il male va diventando canceroso.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, avviandomi alla conclusione penso che l'onorevole Menotti nella sua relazione ci abbia esposto non solo i progressi ma anche il *deficit* finanziario del Ministero dei trasporti. Se questo *deficit* poteva però essere di ostacolo a qualsiasi altro responsabile del dicastero per il maggiore sviluppo dei trasporti, mi auguro non lo sarà per il ministro Angelini, il quale, con la sua serenità e con la sua sagace operosità, saprà sviluppare al massimo livello la politica delle comunicazioni nel nostro paese. (*Applausi al centro*).

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

DI GIACOMO. Questo mio intervento è stato determinato dalle notizie, diffuse o non è molto dai giornali, sulla minacciata soppressione di due o tre mila chilometri di linee ferroviarie e anche dal fatto che fra le linee ferroviarie da sopprimere ve ne sarebbe una che interessa la mia regione, il Molise: tronchi che dovrebbero essere chiusi al traffico o addirittura smantellati. L'opinione pubblica ha immediatamente reagito alla minaccia di questo colpo di scure. Ora, io desidero occuparmi di questo e di altri problemi particolari che interessano la mia regione; e ciò non perché il ministro abbia bisogno di lumi sugli argomenti *pro* e *contra* quel provvedimento che eufemisticamente viene chiamato ridimensionamento, ma perché egli possa conoscere il parere dei vari rappresentanti del popolo in seno al Parlamento, i quali si fanno portavoce degli interessi delle popolazioni.

È a tutti noto come il motivo con cui il Governo giustifica l'adozione dei provvedimenti di soppressione o di sospensione dei lavori di ricostruzione dei tronchi distrutti dalla guerra, o rimasti inattivi per altre cause, consiste nella constatazione della loro unproduttività o passività. Poi dal particolare si risale alla tesi generale e si afferma che l'azienda ferroviaria è in *deficit* e che occorre riportarla all'autosufficienza finanziaria: a tale scopo si impongono la non ricostruzione delle linee che nell'anteguerra si erano dimostrate passive e la chiusura al traffico e lo smantellamento delle linee il cui esercizio attuale è maggiormente deficitario.

Attorno a questo problema roteano i più diffusi pareri alla Camera, al Senato, sulla stampa, nell'opinione pubblica: pareri contrapposti, come quello dell'onorevole Bima, che fu relatore lo scorso anno al bilancio, e il cui pensiero è stato riportato da molte rivi-

ste professionali (quel discorso fu definito apocalittico!) a quello dell'onorevole Vedovato, nel cui discorso, veramente perfetto sotto ogni punto di vista, è stata sostenuta la tesi diametralmente opposta.

Sia consentito anche a me, che non sono un tecnico, ma tuttavia un appassionato di questi problemi, dire quali sono le opinioni che mi sembrano più esatte sotto il profilo economico e più giuste sotto l'aspetto sociale.

Non vi è dubbio che nel settore dei trasporti si imponga una scelta che abbia di mira non solo il criterio strettamente finanziario, bensì anche lo sviluppo economico, le condizioni che rappresentano le premesse per la valorizzazione dei prodotti agricoli e per l'industrializzazione in particolare dell'Italia meridionale, e infine le ragioni attinenti alle esigenze del progresso civile e sociale.

Già la relazione dell'onorevole Menotti dà al problema del *deficit* — almeno così a me sembra — all'individuazione delle cause di esso, alla ricerca dei mezzi per il risanamento, un'impostazione molto diversa da quella che diede il relatore dello scorso esercizio finanziario, onorevole Bima. L'onorevole Bima ci ha prospettato un quadro molto drammatico del *deficit*, ci ha additato nel taglio dei rami secchi il mezzo principale per il risanamento del bilancio. Oggi non ho avuto il piacere e la possibilità di ascoltare il suo intervento, ma ritengo che abbia ribadito questa sua opinione, perché, scambiando con lui qualche idea prima che parlasse, mi ha detto che non 2.000 sono i chilometri da sopprimere, ma 6.500. Sono 16.000 in tutto i chilometri della rete ferroviaria italiana, quindi dovrebbero ridursi di circa un terzo. Meno male che l'onorevole Bima non ha detto che delle 240 linee, di cui 21 erano attive, se ne debbono sopprimere 219.

Con questo sistema quasi tutte le zone depresse dovrebbero restare senza ferrovie, distruggendo in tal modo quel poco che hanno e condannandole a una maggiore arretratezza, per le ripercussioni che il provvedimento avrebbe nella loro già tanto povera economia. E ciò in pieno contrasto coi rimedi di valorizzazione indicati nell'inchiesta parlamentare sulla disoccupazione e sulla miseria, ed anche nel programma di sviluppo dell'economia e del reddito in Italia del compianto ministro Vanoni, che ella, onorevole ministro, ha ricordato con tanta accuratezza nell'ultimo suo discorso al settimo congresso nazionale delle ferrovie.

L'onorevole Menotti afferma che ai fini del risanamento del *deficit* è necessaria la ri-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

duzione dei costi intesa nel più ampio senso, che deve comprendere sia una migliore utilizzazione del personale, sia il ridimensionamento dei servizi, soprattutto in ordine ai criteri che devono guidare una sana politica di ammodernamento delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie in concessione e di coordinamento di tutti i mezzi di trasporto. Chi, come me, è favorevole ad un sempre maggiore sviluppo e potenziamento della strada ferrata, non può non rimanere compiaciuto dalla lettura della relazione dell'onorevole Menotti, constatando che a differenza della pur dotta relazione dell'onorevole Bima dell'anno scorso, non si calca più la mano sulla necessità di tante soppressioni o riduzioni. Vi si afferma, anzi (leggo testualmente), che «la Commissione trasporti ritiene necessarie nuove spese per l'ammodernamento delle ferrovie e il completamento di linee iniziate e non ultimate e per la stessa costruzione di nuove linee e formula l'augurio di maggiori stanziamenti per un prossimo futuro».

Il problema non è di sopprimere, ma di migliorare; perché una statistica di viaggiatori possa assumersi come base ai fini del rendimento di una linea rispetto ad altre, occorre, a me pare, onorevole Bima, partire da condizioni di parità per quanto concerne la qualità dei servizi e la loro organizzazione e razionalità. Ammodernate anche le linee di secondaria importanza, fornitele di mezzi celeri, comodi, frequenti e in coincidenza con i treni delle altre linee per raggiungere i centri più importanti, e allora soltanto si potrà trarre un giudizio sul volume del traffico che vi si svolgerà per fare la comparazione con la frequenza e l'utilità economica di altre linee. Ma, finché voi manterrete un esercizio nelle identiche condizioni di mezzo secolo fa, con trazione a vapore che non supera i 25 chilometri-ora, con carrozze a banchi di legno, con orari spesso illogici, è evidente che una gran parte del pubblico, insoddisfatto per la lentezza e per la scomodità, preferisce la strada alla rotaia.

Come potete fare, allora, una statistica della frequentazione dei treni? Le cause della scarsa frequenza sono molto chiare, e la conseguenza non è di sopprimere quelle linee bensì di modernizzarle, di armonizzarle con il progresso che la tecnica ha compiuto in questi ultimi decenni, armonizzazione che, se richiede una notevole spesa iniziale, comporta d'altro lato una forte diminuzione della spesa di gestione.

Da tutte le parti si reclama o l'elettificazione o la sostituzione della trazione *Diesel*

alla trazione a vapore. Con tale sostituzione la spesa occorrente per l'acquisto delle automotrici potrebbe essere ammortizzata in tre o quattro anni al massimo in forza dell'economia dell'esercizio e dell'aumento del volume del traffico.

Questa dunque, a me pare, sia la soluzione migliore, e non quella di distruggere le ferrovie. I rami secchi non si tagliano, se vi è la possibilità di vivificarli, e il malato suscettibile di guarigione non lo si uccide ma lo si cura. È troppo semplicistico dire: questo tronco ferroviario è passivo, eliminiamolo; quando un evidente criterio di saggezza impone di concludere: modernizziamolo. Modernizzandolo, la spesa di esercizio diminuirà, mentre l'entrata segnerà un notevolissimo, decisivo aumento. E, prima di decidere, si facciano almeno degli esperimenti su quei tronchi dove oggi si impiegano treni a vapore. Ma gli esperimenti siano disposti con logica e abbiano una durata sufficiente per poterne dedurre sicuri elementi di giudizio.

Dico questo, pensando, onorevole Angelini, allo strano esperimento di cui ebbi occasione di parlarne giorni fa, quell'esperimento che è in corso nel basso Molise. Dopo ripetute, pressanti insistenze da parte della camera di commercio di Campobasso, che, in verità, ha sempre avuto molto a cuore i problemi ferroviari, il Ministero dei trasporti decise di istituire il servizio di una coppia di automotrici tra Campobasso e Termoli a titolo di esperimento per giudicare poi, dall'intensità della frequentazione ottenuta per un dato periodo, se farle continuare a circolare o meno. Ma con criterio quanto mai illogico la direzione generale dei trasporti scelse per tale esperimento nel Molise, in montagna, il cuore dell'inverno, e cioè, onorevole Bima, il bimestre gennaio-febbraio, contro il parere della camera di commercio, la quale aveva fatto più volte presente che quel periodo non era idoneo per l'esperimento e che lo stesso si sarebbe potuto fare in un periodo che andasse dal 1° aprile al 31 ottobre e che comprendesse almeno una parte dell'inverno e una parte dell'estate. Ma vi è di più. Quando alla direzione generale dei trasporti il presidente della camera di commercio scrisse che la proroga finalmente ottenuta fino al 31 marzo era pur essa insufficiente perché durante il mese di marzo si erano verificate nevicate, violente bufere, le quali avevano tenuto immobilizzato il treno addirittura per una settimana, la direzione generale fu irremovibile e sorda anche questa volta, ed io dovetti importunare l'onorevole ministro perché intervenisse direttamente nella

questione. Ed ella, onorevole Angelini, trovò giuste le mie ragioni, sicché dispose immediatamente la proroga del periodo di prova fino al 3 giugno.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Poi, eventualmente, sarà ancora prorogato.

DI GIACOMO. Questo intendevo dire. La ringrazio che ella l'abbia anticipato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'esperimento deve essere completo.

DI GIACOMO. Grazie infinite. Risparmio quindi di dire ciò che avrei dovuto dire, e passo ad altro argomento.

Nella stessa data del 20 marzo 1956 presentai un'interrogazione sulla minacciata soppressione delle linee ferroviarie del Molise. Ella, signor ministro, mi dichiarò che per ora, nell'immediatezza presente, tali soppressioni non erano previste, ma nessuna assicurazione poté darmi per il futuro, neppure prossimo. Resta dunque la minaccia del colpo di scure, ed io ho la netta sensazione — vorrei sbagliarmi — che in quel famoso studio del macello delle linee ferroviarie minori sia compreso anche il nostro povero e sempre rassegnato Molise, quel Molise che lo scorso anno, onorevole ministro, la applaudì quando venne ad inaugurare il piccolo tratto ricostruito della ferrovia Sulmona-Vairano, così come aveva fatto una manifestazione di simpatia verso l'allora ministro dei trasporti Malvestiti quando venne ad inaugurare l'altro tratto, da Isernia a Vairano.

Questa mia perplessità trae origine dal fatto che nulla, neppure una lira, trovo stanziato nel bilancio di quest'anno, onorevole Angelini, per continuare i lavori di ricostruzione della ferrovia in parola. Cadono così tante promesse fatte dal Governo al popolo molisano, che più duramente di ogni altro fu provato dalla guerra, e cadono tante speranze di chi riteneva, meditando, del resto, sui programmi governativi, che uno dei principali doveri della sensibilità di chi regge le sorti dello Stato fosse quello di riparare sollecitamente gli ingenti danni prodotti degli eventi bellici.

Vorrei augurarmi (lo dico con profondo senso di accoramento) che un margine di fiducia potesse ancora sussistere e desidererei sentirmi contraddetto da lei, onorevole ministro, nel discorso di chiusura di questo dibattito perché allo stato delle cose la mia perplessità si fonda, purtroppo, su dati molto eloquenti: la mancata previsione di un solo centesimo per la nostra rete ferroviaria, pur contenendo il bilancio al capitolo 90 della spesa lo stanziamento di un miliardo 650 mi-

lioni per spese di riparazioni e di ricostruzioni in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra. Un miliardo 650 milioni che però, come si evince dai capitoli 38 e 40 dell'entrata, vengono destinati al completamento degli impianti ferroviari di Napoli per un importo di 150 milioni ed ai lavori della sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova per un importo di un miliardo e mezzo.

Non so se questi lavori di sistemazione siano relativi a danni di guerra da parte di Milano Porta Nuova perché in bilancio mentre per Napoli si parla di danni di guerra, qui non si parla di danni di guerra. Non vi sarebbe neppure corrispondenza tra il capitolo della spesa che porta uno stanziamento sotto la voce « riparazione dei danni causati dalla guerra » ed i due capitoli relativi cui fa riferimento il capitolo 90, dove si parla di danni di guerra per Napoli, ma per Milano Porta Nuova no.

Dunque per il Molise neanche i pochi fondi necessari per l'armamento della strada Carpinone-Carrovilli per la cui recente ricostruzione sono stati spesi centinaia di milioni. Di questa dura realtà ella, onorevole ministro, mi dava anche la sconsolante notizia nella lettera del 6 corrente in cui, mentre mi informava che la ricostruzione delle opere d'arte nel tratto Carrovilli-Carpinone, sospesa per il maltempo, sarebbe stata ripresa appena possibile, aggiungeva che per completare la ricostruzione occorre ancora finanziare le opere d'arte del tronco Castel di Sangro-Carrovilli e l'armamento dell'intera tratta Castel di Sangro-Carpinone per un importo complessivo di circa 800 milioni, di cui attualmente non si ha disponibilità. E concludeva: « La prosecuzione dei lavori anzidetti andrà presa in esame gradualmente insieme con quelli di altre linee disastrose dalla guerra e tuttora interrotte non appena si presenterà la possibilità di finanziamento ».

Ora io mi domando e prima di me si domandano le popolazioni molisane perché mai siano state spese tante centinaia di milioni quando poi neanche il breve tratto che va da Carpinone a Carrovilli (per cui è occorso mezzo miliardo) sarà armato: neanche per questa è prevista una lira nel bilancio di quest'anno né nei due bilanci degli scorsi anni.

In proposito vorrei ricordare anche come nella seduta del 15 giugno 1954 a me, che facevo un appunto al Governo di non aver stanziato nel bilancio di previsione 1954-55 alcuna somma per continuare la ricostru-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

zione ferroviaria nel Molise, pur trattandosi di completamento di una lunga linea trasversale che va dall'Adriatico al Tirreno e serve centinaia di comuni, a me che rimproveravo il Governo per non avere tenuto in nessun conto la deliberazione di questa Camera che l'anno precedente aveva approvato un mio ordine del giorno che imponeva l'esecutivo a completare celermente il tratto Castel di Sangro-Carpinone, l'allora ministro dei trasporti Mattarella fece una interruzione e disse: «Stia tranquillo perché si continuerà!». Io avrei voluto essere certo della sincerità dell'affermazione del ministro, ma purtroppo i fatti hanno dimostrato e stanno ancora dimostrando che quelle parole racchiudevano una vana promessa. Dopo la spesa di 400 milioni circa sul bilancio 1953-54, nessuna somma più è stata stanziata nei bilanci degli esercizi successivi, neppure — ripeto — quel poco necessario per l'armamento del tratto Carpinone-Carovilli.

Quindi, oggi non abbiamo argomenti seri se il ministro dei trasporti non ce li offrirà, per poter rimuovere il pubblico dal suo convincimento che, se la ricostruzione non continuerà, vuol dire che quei tronchi ferroviari rientrano fra quelli da smantellare, o quanto meno da chiudere al traffico.

Ma io mi domando se sia proprio passiva la linea Sulmona-Vairano; io mi domando — e qui mi pare che venga ancora in gioco la logica — come possa risponderci a questo interrogativo se non si è ancora effettuato il congiungimento dei due tratti ricostruiti e attualmente funzionanti. È noto che tutta la linea che va da Pescara a Napoli e a Roma è stata distrutta e che è stato ricostruito un tronco che dal Tirreno arriva fino ad un certo punto, mentre si è ricostruito anche un altro tronco che dall'Adriatico arriva fino a Castel di Sangro; ma è rimasto interrotto un tratto di circa 20 chilometri. Evidentemente, questi due tratti, che funzionarono indipendentemente l'uno dall'altro, sono passivi e quindi non possiamo parlare di attività o di passività di questa linea se non si opera il ricongiungimento. Perché tutta la corrente di traffico che proviene dall'Abruzzo e si indirizza verso il Lazio e la Campania non può servirsi del mezzo ferroviario, scendere poi dal treno e prendere la corriera: questa corrente di traffico si serve naturalmente delle corriere. E lo stesso dicasi per la corrente di traffico che dal Lazio e dalla Campania si indirizza verso l'Abruzzo.

Ricordo che già nell'anteguerra i treni su quella linea erano affollati. Oggi occorre

tener conto della variazione in aumento, la quale espressa in percentuale sul piano nazionale è del 136 per cento, risultando dalle statistiche che sull'intera rete nazionale i viaggiatori partiti nel 1938 furono 166.968.000, mentre nel 1954 sono saliti ad oltre 394 milioni. Ed esaminando i dati dei viaggiatori-chilometro saliti da 11.770.000 circa a oltre 22 milioni (aumento percentuale di circa il 90 per cento), se ne desume che l'incremento del traffico sulle linee minori è molto più notevole che non sulle linee maggiori.

Tutto ciò ci permette di concludere che modernizzando il servizio, sostituendo l'automotrice alla trazione a vapore, la quale è antieconomica in quanto il costo di esercizio del treno a vapore è quattro volte superiore a quello dell'automotrice, rendendo il movimento più celere e i mezzi di trasporto più comodi, aumentando il numero delle corse, completando la ricostruzione dei tronchi ferroviari sì da convogliare su quello, ad esempio, prima citato le correnti di traffico di centinaia di comuni abruzzesi, molisani e campani (oggi posti nella impossibilità di servirsene), la ferrovia di cui mi sono occupato non sarà passiva. Ma finché non si realizzerà questo tempo nuovo, su questa linea, come in altre parti d'Italia, gli autoservizi saranno in condizione di fare una concorrenza facile e spietata alla ferrovia con la maggiore celerità, con un maggior numero di corse viaggianti, alcune con lo stesso orario di partenza dei treni ed altre in orari diversi, e raggiungendo in tempo utile i posti di coincidenza.

Ritengo che, senza aumentare le attuali tariffe, il *deficit* dell'azienda ferroviaria possa essere eliminato ammodernando la rete stradale e incrementando così la massa degli utenti la quale, nonostante tutto, come tutti sappiamo, è andata aumentando così notevolmente dall'anteguerra ad oggi.

Vi sono paesi in Europa — come è stato ricordato varie volte in questa Camera — come l'Olanda e la Svizzera, che hanno un bilancio attivo. Quest'ultima, lungi dal sopprimere un minimo tratto della sua densa rete ferroviaria, ha rimodernato in quest'ultimo decennio tutte le linee secondo criteri tecnici ed economici, con l'invidiabile risultato che, pur essendo fortissimi gli oneri di ammortamento, il bilancio ferroviario è attivo, e ciò benché le tariffe ferroviarie siano inferiori a quelle degli autoservizi. Io non so perché in Italia non possa seguirsi l'esempio della Svizzera.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

TARGETTI

DI GIACOMO. Da noi si pensa di adottare una soluzione diametralmente opposta e si resta in una condizione di arretratezza e di supina accettazione della concorrenza degli autotrasportatori; si pensa di sopprimere le linee per rimpiazzarle con servizi automobilistici che arricchiscono gli appaltatori, cui viene corrisposto dallo Stato un compenso per ogni chilometro di percorrenza. Fu bene osservato l'anno scorso, non ricordo da quale settore di questa Camera, che questo può apparire un modo indiretto di alienare l'azienda privata statale ai privati. Precisò l'anno scorso, come ho ricordato, l'onorevole Bima che le linee attive in Italia sono soltanto 21, quelle passive 219. Ora è chiaro che non si arriva a pensare di poter chiudere al traffico le 219 linee passive. Saranno colpite, come sempre accade, quelle delle zone più depresse, aumentando così la loro condizione d'inferiorità ed il dislivello economico. Il che mal si concilia con l'indirizzo sociale del Governo e con tutto il programma politico per il progresso economico delle aree più povere. Mentre si afferma di volerle industrializzare, si tolgono loro i presupposti per l'industrializzazione.

Al contrario, io direi che le zone povere devono essere favorite con tutti i mezzi possibili, tra cui la concessione dei biglietti a tariffa ridotta, i cosiddetti prezzi locali. Alla mia richiesta di applicazione di tali prezzi dai centri del Molise per Napoli e per Roma è stato da lei risposto circa tre mesi fa, onorevole ministro, che l'applicazione non è possibile, in quanto essendo stata la mia richiesta sottoposta all'esame della commissione mista centrale istituita ai sensi del noto accordo tra l'amministrazione ferroviaria e l'associazione tra i concessionari di autolinee, la quale autorizza detti prezzi solo nel caso che i concessionari degli autoservizi non accettino di adeguare i propri prezzi a quelli di terza classe delle ferrovie dello Stato, la commissione stessa aveva constatato che i concessionari delle autolinee dal Molise a Napoli e a Roma avevano adeguato i prezzi a quelli di terza classe.

Io devo ancora rispondere a quella sua lettera, ed insistere per il riesame della questione, poiché quanto le riferirono ed ella a me cortesemente comunicò non risponde affatto a verità. Io mi riservo di dimostrarglielo portandole tutti i prezzi da stazione a stazione, da località a località,

perché ella veda che accadono cose piuttosto strane. I viaggiatori che vengono a Roma dagli Abruzzi e dal Molise si muniscono di un biglietto fino a Cassino, dalla quale stazione, vigendo i prezzi locali, hanno convenienza a munirsi di un secondo biglietto fino a Roma, risparmiando così 450 lire. Ora mi sembra che questo trattamento di favore possa applicarsi anche da Isernia, che da Cassino dista pochi chilometri, perché è cosa veramente ridicola che un viaggiatore possa beneficiare ugualmente di questi prezzi scendendo a Cassino per fare un secondo biglietto sino a Roma, spendendo così — come ho detto — 450 lire in meno.

Tornando al *deficit* dell'azienda ferroviaria, vorrei osservare come, a mio criterio, il disarmo dei 2 mila, 3 mila o 6 mila chilometri di rete, come vorrebbe l'onorevole Bima, non è certo un mezzo idoneo per risanare il bilancio, senza dire che correlativamente ciò porterebbe alla diminuzione della frequenza di viaggiatori sulle linee a cui quelle soppresse davano accesso, e senza tener presente che, ove tutto il traffico dovesse essere convogliato sulla strada, lo Stato dovrebbe sopportare le spese necessarie per migliorarle, ampliarle, renderle meno pericolose, rettificarle dove la pendenza supera il 10 per cento, mentre in montagna bisognerebbe anche fornire numerosi spazzaneve. Questo significa che l'aggravio si sposterebbe da una branca all'altra del bilancio statale, ma sarebbe pur sempre l'erario dello Stato a sopportarlo.

A conforto della tesi da me così semplicemente esposta e condivisa da tanti colleghi, è venuta una voce molto autorevole: mi riferisco al discorso pronunciato il 7 dicembre ultimo scorso dal presidente dell'Unione internazionale delle ferrovie, signor Armand, alla assemblea generale dell'Unione, discorso riportato ampiamente dalla stampa internazionale.

In quel discorso il presidente dell'Unione internazionale disse tra l'altro: « Era comune vedere, soltanto dieci anni fa, persone serie disperare della ferrovia e dichiarare, credendo con ciò di manifestare idee moderne, che il compito di essa sarebbe terminato a breve scadenza. Ora a codesti pessimisti profeti la ferrovia ha dato la migliore risposta che era in suo potere. Lungi dall'assistere ad una decadenza e ad una sparizione della ferrovia, noi abbiamo vissuto in questi ultimi 10 anni un periodo che, a conti fatti e malgrado le difficoltà attraversate, è stato forse uno dei più brillanti che siano conosciuti nella storia delle ferrovie del mondo, se si fa riferimento ai progressi realizzati. Se si considera in primo

luogo la produttività degli esercizi, si nota che la maggior parte delle ferrovie europee ha visto il traffico aumentare di circa il 40 per cento rispetto all'anteguerra, nonostante che gli effettivi del personale dal 1946 al 1954 siano ridotti dell'11 per cento. Poche industrie possono presentare tali risultati. E non è soltanto in quantità, ma ben anche in qualità che si traducono i progressi delle reti ferroviarie ».

Il signor Armand continua rilevando come nell'epoca attuale, in cui la resistenza nervosa delle persone è messa a costante prova, la ferrovia si presenta come strumento interamente adatto alla congiuntura, assicurando alla clientela non soltanto condizioni materiali di trasporto ineguagliabili, ma anche grande sicurezza e tranquillità. Queste condizioni e quelle di rapidità di trasporto, di rispetto degli orari, di *comfort* attirano alla ferrovia, come è dato constatare dai risultati del suo esercizio, il largo favore del pubblico. La ferrovia ha aumentato notevolmente nel corso di questi ultimi anni la sua potenzialità e la sua efficacia, grazie ai miglioramenti tecnici introdotti, ed ancor più si appresta a fare nel futuro in un'opera di costante miglioramento. Quindi si può affermare che la ferrovia abbia guadagnato la sua partita in questo dopoguerra, specie se la si considera nel gran quadro europeo. In questo quadro il mezzo ferroviario è il solo, fra i vari mezzi di trasporto, che abbia caratteristiche veramente universali per servire l'insieme dei territori.

L'impiego dell'elettrificazione e della dislocazione hanno, in aggiunta ai vantaggi di celerità, realizzate economie pratiche che hanno superato ogni previsione. Nel campo della tecnica ferroviaria sussistono ancora grandi prospettive. Il signor Armand non ha mancato anche di accennare come, nonostante i progressi realizzati, disgraziatamente la maggior parte dei bilanci delle ferrovie europee sia in *deficit*. E così è successo che la critica, non potendo attaccarsi alla tecnica ferroviaria, si sia sbizzarrita sui bilanci, dicendo fra l'altro che solo le spese per i miglioramenti tecnici hanno prodotto lo squilibrio finanziario. « Nulla è più inesatto » — osserva l'Armand — « di queste affermazioni. Un controllo imparziale permetterebbe di rilevare nel suo valore il senso di economia e redditività che ispira la politica delle ferrovie europee. Sul terreno dell'equità è poi, prima di ogni altra cosa, necessario distinguere i conti reali delle amministrazioni ferroviarie e sostituirli ai conti ufficiali, i quali non hanno

che una importanza puramente amministrativa. La verità è che i conti delle ferrovie sono falsati dall'eredità di più di un secolo di associazione con gli interessi statali e che le preoccupazioni di vario ordine dei Governi gravano sui bilanci in notevole misura. Occorre liberare questi conti ferroviari da quanto è ad essi estraneo per rilevarne il valore intrinseco, nel quadro dell'economia generale ».

Concludendo, dirò che, se si tengono presenti gli argomenti che sono andato modestamente esponendo, se si tiene conto del fatto che il *deficit* dell'azienda ferroviaria è in gran parte fittizio, in quanto la gestione sopporta gli oneri sociali ed extra-sociali della più diversa specie, se si ha riguardo a quegli interessi della collettività che trovano una eco viva e dolorosa in quel discorso che è stato definito il testamento spirituale dell'onorevole Vanoni e nel grande discorso, perfetto sotto tutti i punti di vista, da lei, onorevole ministro Angelini, pronunciato il 27 febbraio ultimo scorso al VII congresso dei trasporti, se teniamo presenti, ripeto, tutti questi elementi, la conclusione logica e giusta sarà non quella di far scomparire, ma quella di migliorare tutti i tronchi della rete ferroviaria, nell'interesse delle singole regioni, nell'interesse generale del paese. (*Approvazioni*).

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

« La Camera,

considerata la necessità di incrementare al massimo possibile le esportazioni ortofrutticole della Calabria e della Sicilia nel nord Italia e nei mercati europei, e di sviluppare il movimento turistico verso le suddette regioni;

considerato altresì che le ferrovie normali e secondarie nell'interno della Calabria e della Sicilia, risultano inadeguate alle esigenze di quelle popolazioni,

invita il Governo:

1°) a porre nel programma delle concrete provvidenze per la rinascita del Mezzogiorno un piano per il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie che contempli il raddoppio dei binari nei tratti Battipaglia-Reggio Calabria; Messina-Palermo-Trapani e Messina-Catania-Siracusa, e la elettrificazione delle suddette linee dove essa manchi;

2°) a dare opportune disposizioni ai competenti organi territoriali perché;

a) consentano, anche in deroga a vigenti disposizioni limitative, che le autolinee

in esercizio nelle suddette regioni effettuino trasporto di passeggeri in tutte le località situate sui rispettivi percorsi, ancorché servite da ferrovia;

b) non si oppongano alla concessione di esercizio di nuove autolinee per trasporto di persone di lunghezza non superiore ai 200 chilometri, anche quando esse abbiano tratti di percorrenza comuni con le ferrovie ».

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

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, un breve intervento per illustrare un ordine del giorno che ho già presentato. Le questioni che andrò a trattare e che ho voluto sintetizzare in questo ordine del giorno sono due: l'una riguarda i trasporti ferroviari di due fra le regioni più trascurate d'Italia, la Calabria e la Sicilia; l'altra, l'esercizio di queste benedette autolinee per trasporto di persone in Calabria e in Sicilia.

Prima questione: non è la prima volta che ne parlo. Da molti anni mi vado affaticando a perorare una causa per l'incremento dei trasporti che servono la Sicilia e le Calabrie. Mi riferisco soprattutto alla linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria, una linea importantissima che serve a collegare l'isola e il meridione d'Italia col nord e col centro. Questa linea, salvo alcuni lavori di cui parlerò, eseguiti in questi ultimi anni, è ancora quella che era cinquanta anni fa allorché fu costruita, a semplice binario, con un tracciato che, volendo servire molti paesi, era naturalmente tortuoso e non il più breve possibile, perché non riguardava tanto alla grande comunicazione quanto al servizio locale; questa linea, dicevo, va riguardata, rettificata ed ammodernata.

Che cosa si chiede per la linea Battipaglia-Reggio Calabria? Semplicemente questo: il raddoppio del binario.

L'ho detto nel 1950, l'ho ripetuto successivamente tutti gli anni, lo ripeto anche questa volta. Io non mi stanco mai di riproporre questi problemi finché avrò l'onore di stare alla Camera, perché sono convinto che questi problemi riguardano questioni di una certa importanza, che sarebbe giusto risolvere secondo la convenienza economica e, direi, secondo giustizia.

Per i trasporti dalla Sicilia verso il nord e viceversa, questa linea ha una importanza enorme dal lato turistico, perché è l'unica che collega il centro ed il nord d'Italia con la Sicilia, ed il viaggio nelle Calabrie è quanto

mai lungo e penoso, perché gli orari sono quelli che sono e non si possono fare miracoli. Il binario semplice impone una limitazione nella rapidità del percorso dei treni. Vi sono gli incroci che non sempre coincidono con la esattezza cronometrica prevista dagli orari. Un piccolo incidente ad un convoglio che viene verso nord arresta nell'incrocio il convoglio che viaggia verso sud e quindi il ritardo dell'uno produce un ritardo dell'altro. Non occorre spendere molte parole, comunque, per convincersi che il raddoppio del binario darebbe incremento notevolissimo alla linea, rendendo possibili più frequenti e rapidi i trasporti fra nord e sud.

Ho detto incremento economico oltre che incremento turistico, perché il turista si rifiuta di sopportare un fastidioso viaggio di 15-16 ore di treno, per andare da Roma a Palermo. Se avesse la comunicazione più rapida se ne servirebbe più volentieri.

Ma vi è un'altra questione prettamente economica, ed è quella della nostra esportazione (dico nostra, cioè quella del sud, quella delle Calabrie e della Sicilia) ortofrutticola verso il nord d'Italia che ne fa richiesta, e, soprattutto, verso i paesi dell'Europa centrale e dell'Europa nord-orientale. Noi esportiamo agrumi ed ortaggi verso quegli Stati, ma il rapido deperimento di questa merce e la eccessiva durata del viaggio fanno sì che buona parte, una parte notevole, comunque, di questi prodotti giunge sul posto deteriorata. Avremmo tutta la convenienza perciò a facilitare queste esportazioni con trasporti quanto mai rapidi, e questi trasporti rapidi non potremo mai realizzare se non avremo realizzato il doppio binario. Per il raddoppio del binario Battipaglia-Reggio Calabria si sta provvedendo, ma solo in parte e con il contagocce. La Cassa per il Mezzogiorno pare abbia messo a disposizione qualcosa come una settantina di miliardi per il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie del meridione. Di questo stanziamento solo una quarantina di miliardi sono andati alla linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria. Si son potuti eseguire lavori di miglioramento negli incroci, e doppi binari in molte stazioni e si sta provvedendo anche a raddoppiare il binario per una lunghezza complessiva di 130 chilometri, fra Battipaglia e Vallo di Lucania, fra Sapri e Praia d'Aieta e fra Nicotera e Villa San Giovanni. Senonché la lunghezza di questa linea è di ben 400 chilometri e perciò occorrono altri notevoli stanziamenti per giungere all'obiettivo finale dell'intera linea Battipaglia-

Reggio, e continuare il raddoppio anche in Sicilia, almeno nelle due grandi linee Messina-Catania-Siracusa, e Messina-Palermo-Trapani. Soltanto così avremo fatto fronte ad una necessità veramente vitale della Calabria e della Sicilia e avremo realizzato cosa utile per l'incremento della ricchezza nazionale.

Naturalmente la cosa non può essere fatta in un solo esercizio e, infatti, il mio ordine del giorno parla di un piano graduale.

Il secondo argomento che desidero trattare è quello, assai dolente, delle autolinee. A seconda del punto da cui si guarda la questione, si giunge a conclusioni differenti ed anche opposte. Io vorrei guardarla dal punto di vista dei viaggiatori, dal momento che i trasporti devono, in primo luogo, tornare comodi a coloro che se ne devono servire. L'utente desidera viaggiare nel minor tempo possibile, per una esigenza moderna che non si può disconoscere, desidera spendere il meno possibile, e desidera altresì che le corse siano le più frequenti possibili.

Nel conflitto fra ferrovie e autolinee private, bisogna tener conto dell'interesse del viaggiatore, cioè della generalità dei cittadini che pagano il biglietto. Bisogna trovare la via di mezzo. Anzitutto, non sono nel giusto coloro che dicono corna dei titolari delle autolinee, come se fossero colpevoli di chissà quali danni verso le ferrovie dello Stato. Le ferrovie costituiscono un servizio di Stato e non ho bisogno di spiegare che lo Stato ha emanato leggi in difesa delle proprie ferrovie, cui gli autotrasportatori devono adeguarsi. Vi è perciò una differenza notevolissima di posizione. Lo Stato protegge la sua impresa con la forza della legge, l'altro si difende come può, ma è in condizioni di inferiorità.

Ma lasciamo stare le parti e parliamo del viaggiatore, il quale vuol muoversi rapidamente. Non vi è dubbio che il viaggiatore, per le piccole percorrenze, preferisca la linea automobilistica. Guardiamo la realtà: le vecchie linee ferroviarie secondarie furono costruite molto tempo fa e naturalmente erano obbligate ad un certo percorso che non poteva allacciare i vari centri urbani al centro od al margine. Molti comuni perciò restavano lontani dallo scalo ferroviario, che bisognava raggiungere in diligenza percorrendo alcuni chilometri. Di contro a questo evidente disagio la linea automobilistica prende il viaggiatore sulla piazza del suo paese e lo porta al centro della città, che raggiunge in un tempo molto inferiore a quello impiegato dalla ferrovia.

Queste sono comodità alle quali il cittadino non può rinunciare. Occorre pertanto rivedere le ingiuste disposizioni legislative che tendono a soffocare le linee automobilistiche, limitandone le percorrenze ed imponendo di praticare tariffe che non siano inferiori a quelle delle ferrovie.

Io sono favorevole ai provvedimenti in gestazione, cioè penso che le linee povere, quelle che non possono fare la concorrenza ai trasporti automobilistici, devono essere soppresse. Io non dico di smantellarle tutte subito; in questo settore si deve andare per gradi, oculatamente. Si smantellino le linee veramente passive, quelle linee che nessun ammodernamento potrà far diventare attive. Noi dobbiamo preoccuparci delle esigenze del cittadino.

Se però si vogliono difendere gli interessi delle ferrovie, a danno del cittadino che si vede privato del proprio diritto di preferire le autolinee, si faccia almeno sul serio, e si applichino queste limitazioni di libertà economica in senso assoluto ed integrale.

Perché contro il piccolo autotrasportatore si tirano in ballo mille divieti, e poi si sprecano centinaia di milioni per sovvenzionare l'autostrada Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli e la Milano-Serravalle?

Onorevole ministro, ella non è responsabile di quella legge, ma il fatto è che ci siamo permessi il lusso — noi italiani, noi nazione povera — di buttare allo sbaraglio un centinaio di miliardi per il gusto di creare le autostrade Milano-Napoli e Milano-Serravalle in concorrenza spietata con la ferrovia. Infatti, esse toglieranno viaggiatori e merci alle ferrovie.

Che politica è questa? Da una parte si compiono mille vessazioni contro il piccolo autotrasportatore, e dall'altra si danno 100 miliardi a un'associazione di privati affaristi, i quali si godranno l'autostrada per 30 anni, con il relativo pedaggio. E sa, onorevole ministro, come quell'autostrada sarà costruita? Con il 40 per cento di contributo statale. Sulla spesa prevista di 226 miliardi lo Stato ne darà 100 in regalo a titolo di grazioso contributo. Per la differenza, si autorizzano gli affaristi privati ad emettere obbligazioni al 5-6 per cento, che dovranno essere accettate dagli istituti di credito controllati dallo Stato!

Se questa è una politica di protezione delle ferrovie, lo chiedo a lei.

Qui bisogna decidersi e trovare la via giusta, la quale è la seguente: le linee povere, passive, che non si possono trasformare economicamente rendendole attive, vanno senz'altro abbandonate. Se siamo gelosi del

guadagno che realizza il privato autotrasportatore, assumiamoci noi questa impresa di autotrasporto di persone, ma state pur certi che faremo un cattivo affare, perché quando lo Stato gestisce un servizio di trasporto, difficilmente ne ricava l'utile del privato.

Dunque conviene disarmare queste linee e creare belle arterie di campagna che serviranno bene ai bisogni dei contadini.

D'altro canto, nessuna limitazione per le autolinee, quando queste siano comode e permettano di congiungere i centri rurali alle città viciniori. E finiamola una buona volta con tutte quelle vessazioni che si mettono in essere, quando le autolinee hanno un certo tratto in comune con la ferrovia, mentre si tollera la pericolosa concorrenza di un'autostrada che da Milano fino a Roma e Napoli fiancheggia la strada ferrata.

Il mio ordine del giorno propone di usare una politica di manica larga per le autolinee che non superano i 200 chilometri di percorso.

In sostanza, potenziare le grandi linee di comunicazione è quello che si deve fare. Queste linee resisteranno sempre alla concorrenza automobilistica, perché il cittadino che parte da Palermo per andare a Milano, anche se nel frattempo l'onorevole Romita avrà costruito l'autostrada, non andrà in autopullman ma in treno, perché il treno col vagone ristorante, il vagone letto, la maggiore disponibilità di spazio, gli offre migliori e più confortevoli comodità. Sono le grandi linee di comunicazione ferroviaria che dobbiamo ammodernare, perché esse potranno sempre vittoriosamente resistere alla concorrenza nei confronti degli autotrasporti. In conclusione: potenziare le grandi linee, ammodernare le piccole se suscettibili di rendimento attivo, sopprimere le piccole linee povere e lasciare che esse siano sostituite dalle autolinee. Questo nell'interesse della nazione e del cittadino. (*Approvazioni a destra*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e quella della Camera su un importante problema sardo rimasto ancora insoluto.

Già l'anno scorso prospettai gli inconvenienti che intralciano lo sviluppo della economia e della vita isolana a causa della situazione in cui si trovano le nostre ferrovie secondarie. Dall'importante relazione dell'onorevole Menotti apprendo, cosa d'altra parte

già nota, che per le ferrovie concesse della Sardegna, per il loro ammodernamento, lo Stato affronta l'ingente onere di circa 7 miliardi di lire. Da molte parti è stato chiesto se questi miliardi siano bene spesi, e cioè, se l'impiego di essi nell'opera che ora si chiama di ridimensionamento sia producente ai fini di un miglioramento del traffico ferroviario isolano.

L'onorevole Bima, relatore per il bilancio dell'anno scorso, è uno strenuo sostenitore dei diritti della gomma su quelli della rotaia e asserisce, con argomenti non privi di suggestione, che le ferrovie a scartamento ridotto hanno fatto ormai il loro tempo e che dovrebbero essere sostituite da moderni autoservizi con vantaggio delle popolazioni, che verrebbero servite con minore spesa e con maggiore comodità fino alla porta di casa.

Ho già rilevato in un mio intervento dell'anno scorso, che la tesi sostenuta dal collega, onorevole Bima, avrebbe fondamento solo quando la Sardegna venisse dotata di strade attrezzate per il traffico intensivo degli automezzi. Ora, è noto che la deficienza di viabilità costituisce uno dei malanni della Sardegna. Il Governo e la Cassa per il Mezzogiorno vengono incontro, ed io ne do atto, ai bisogni della regione, ma essi sono tanti e tali che richiederebbero, per essere superati, massicci investimenti che non è stato possibile di fare.

Ricordo fra l'altro che nel progetto ultimo del ministro dei lavori pubblici per la costruzione di autostrade in Italia, la Sardegna è stata senz'altro esclusa. È una ingiustificata esclusione di cui i sardi hanno ragione di dolersi. Ma, intanto, rimane confermato il fatto che non è possibile pensare in Sardegna ad un traffico automobilistico rispondente ai crescenti bisogni della popolazione senza un adeguato sviluppo di costruzioni stradali. In questa situazione di cose, lo smantellamento, che è in progetto, di alcuni tronchi ferroviari a scartamento ridotto, verrebbe ad aggravare e non a risolvere il problema dei nostri trasporti. La Commissione ministeriale di ammodernamento ha proposto la soppressione di alcuni tronchi considerandoli come « rami secchi » che vanno eliminati per rendere meno onerosa e più spedita la rete ferroviaria. Io non mi rendo conto come si possa migliorare un pubblico servizio sopprimendolo senza sostituirlo con uno migliore. Per cui gli allarmi e le apprensioni che tengono sospese le zone colpite o da colpire trovano il loro fondamento e la loro giustificazione. Ricordo fra le ferrovie più

minacciate quella del Sulcis e la Villacidro-Isili. Prima di prendere qualsiasi provvedimento, onorevole ministro, voglia udire le ragioni di quelle popolazioni. Ma il problema più grave delle ferrovie della Sardegna è quello della unificazione dello scartamento. Le linee della regione sono oggi divise in cinque compartimenti-stagni, pur avendo in tutto due soli scartamenti: quello normale e quello ridotto a metri 0,95. Su 1.400 chilometri complessivi di ferrovie 418 chilometri sono a scartamento normale; i rimanenti 982 appartengono alle reti ferroviarie in concessione esercite da tre diverse società: le Complementari, le Meridionali, le Strade ferrate sarde. L'inconveniente si verifica perché la rete normale delle ferrovie dello Stato, trovandosi nella parte centrale dell'isola, rende impossibili le comunicazioni fra i quattro compartimenti della rete ridotta e quindi esclude i collegamenti diretti fra le diverse zone della regione e fra molti centri importanti.

Esiste un antico progetto (il ministro lo sa) per riallacciare le diverse reti con la costruzione di nuovi tronchi, ma finora nulla si è fatto.

Proprio in questi giorni attraverso le «Acli» della provincia di Sassari i rappresentanti dei comuni della zona hanno interessato il ministro dei trasporti per la costruzione della nuova linea ferroviaria Chilivani-Martis che metterebbe in comunicazione il complesso delle ferrovie del Nuorese e del Goceano con quelle della Gallura e dell'Anglona.

Mi auguro che l'onorevole ministro accolga il voto di quelle popolazioni per risolvere nel nord dell'isola questo assillante problema. Esso influisce in modo decisivo sul traffico ferroviario, sia per i viaggiatori che per le merci, creando una situazione insostenibile ed assurda che pregiudica seriamente l'avvenire della rete ferroviaria e dell'isola stessa.

I trasporti ferroviari passati da un'amministrazione all'altra già impongono un trasbordo con le relative spese e perdite di tempo.

La differenza degli scartamenti e la imperfetta connessione fra le varie reti non permettono di trarre i vantaggi che un sistema unificato nello scartamento e centralizzato nell'esercizio potrebbe consentire. Inoltre tra i mezzi terrestri ferroviari o stradali e quelli marittimi si debbono effettuare altri due trasbordi che si traducono nei termini insuperabili del tempo e della spesa.

Già altra volta, sulla scorta di approfonditi studi portati a termine da esperti della complessa materia, io ricordai che il problema

dei trasporti sardi va posto entro i limiti del prezzo, del termine di resa e della unicità del vettore. E non vi è altra soluzione per noi se non quella della effettuazione dei trasporti con prezzi e termini di resa, se non uguali, almeno prossimi a quelli praticati sulla rete centrale delle ferrovie dello Stato. In altre parole, si chiede per i sardi, in materia di trasporti, un trattamento analogo a quello di cui godono tutti gli italiani.

Mi rendo conto delle difficoltà che esistono per il raggiungimento di tale scopo, al quale però non può negarsi un fondamento di onestà e di giustizia. È il problema di base che ora mi propongo di prospettare impostandone le possibili soluzioni. Il problema, cioè, dei collegamenti ferroviari diretti fra ogni parte della Sardegna. Essi potrebbero attuarsi teoricamente in tre modi: a) con la modificazione dello scartamento su base normale; b) con la modificazione su base ridotta; c) con la istituzione della terza rotaia sulle linee a scartamento normale.

È fuor di luogo pensare ad una trasformazione a scartamento normale di oltre 900 chilometri di linee ridotte. L'onorevole Bima ne propose la soppressione, tranne per 148 chilometri. Egli salvava i tratti Chilivani-Ozieri, Macomer-Nuoro, Sassari-Alghero e Monti-Tempio. Si potrebbe in ipotesi accettare simile proposta solo quando venisse decisa la trasformazione di questi tronchi in scartamento su base normale. Si raggiungerebbe allora quella auspicata unificazione che rimuoverebbe i cennati e gravi inconvenienti che intralciano il nostro traffico ferroviario, si appagherebbero anche le aspirazioni semi-secolari di quelle popolazioni ed in special modo della città di Alghero che ella, signor ministro, ben conosce e che finora si è strenuamente battuta (ma con risultato nullo) per vedersi allacciata con Sassari a mezzo di una linea normale. Ma ogni tentativo al riguardo finora è andato fallito.

Meno ancora è da pensare alla unificazione su base ridotta con la creazione di un'unica rete organica quale esiste per esempio nel Giappone. Essa non sarebbe praticamente attuabile nella sistemazione odierna perché non sarebbe vantaggiosa sotto l'aspetto economico e perché esiste un pregiudizio diffuso contro lo scartamento ridotto.

La terza soluzione risolverebbe il problema. L'impianto di una terza rotaia sulle linee normali delle ferrovie dello Stato le renderebbe transitabili anche al materiale rotabile a scartamento ridotto. Se si entrasse in questo ordine di idee, che mi sembra

rispondere alle esigenze della mia isola, si potrebbe attuare gradatamente l'innovazione dando la precedenza ai tratti Sassari-Porto Torres e Chilivani-Olbia. Questa soluzione, conveniente per il suo minore costo, potrebbe essere progressivamente completata seguendo l'ordine di importanza dei diversi collegamenti tra le linee ed i porti. Non mancano, in Italia, gli esempi persuasivi di tale sistema. Sul tratto delle linee statali Potenza Superiore-Avigliano Lucania e Spezzano Albanese-bivio per Castrovillari transitano anche i treni a scartamento ridotto delle linee Calabro-Lucane. Sulla ferrovia Sangritana, Marino San Vito-Crocetta (28 chilometri) e Agrigento Centrale-Porto Empedocle (chilometri 13) transitano treni a scartamento normale e a scartamento ridotto della rete statale.

I primi tre tronchi sono a quattro rotaie mentre l'ultimo è in parte a quattro rotaie (Agrigento Centrale-Agrigento Bassa, chilometri 3) e in parte a tre rotaie (Agrigento Bassa-Porto Empedocle, chilometri 10). Il tratto a tre rotaie è di recente costruzione (1950-51).

A quanto a me risulta il servizio funziona senza dar luogo ad inconvenienti. Il sistema a tre rotaie presenta migliori condizioni per l'inserimento della linea ridotta in quella normale. L'esperimento di Agrigento è stato così positivo che le corse locali Agrigento Centro-Porto Empedocle, su linea mista, vengono effettuate solo con automotrici a scartamento ridotto. Tale sistema è anche il più economico. Per i tratti importantissimi Olbia-Monti, Monti-Chilivani e Sassari-Porto Torres è evidente l'utilità della spesa in confronto all'importanza dei collegamenti diretti tra Alghero e Porto Torres, fra la Gallura ed il porto di Olbia, così come fra questo porto e la provincia di Nuoro.

L'adozione della terza rotaia sulle linee delle ferrovie dello Stato può risolvere in modo semplice e vantaggioso il problema del servizio merci interno della Sardegna. Essa non servirebbe però a risolvere il problema del servizio diretto dei carri merci per il continente nel caso che venga attuato — come si spera — il progetto delle navi-traghetto, di cui parlerò in seguito.

Vi è una soluzione intermedia, che le sottopongo: l'adozione dei carrelli trasportatori per carri merci normali su linee a scartamento ridotto. Essi sono in grado di assicurare l'inoltro diretto dei carri merci fino a qualsiasi località servita dalle linee ridotte, in composizione ai normali treni

merci. Sarebbe così assicurato il collegamento senza trasbordi da qualsiasi zona della Sardegna col continente.

Io prego l'onorevole ministro di esaminare con i mezzi e con i tecnici che ha a disposizione il modo migliore di risolvere il problema dei trasbordi che costituiscono oggi il maggiore incaglio per lo sviluppo dei traffici isolani. Una cosa è certa: che l'attuale situazione è per noi insostenibile. È onerosa per lo Stato e senza profitto per la Sardegna.

La soluzione dei carrelli trasportatori, in seguito alle esperienze fatte, si presenta anche assai economica. Essa non può sostituire quella della terza rotaia in quanto non è valida per il servizio viaggiatori; tuttavia attuerebbe l'inconveniente del trasbordo di traffico merci richiamandone un maggior volume su determinate linee ridotte.

Questi carrelli trasportatori hanno dato ottimi risultati all'estero, e soprattutto in Svizzera, ma anche in Italia esistono e sono stati adottati dalle ferrovie elettriche biellesi, della ferrovia Alto-Pistoiese e da alcune linee delle Calabro-Lucane. Di fronte al malinconico panorama delle ferrovie sarde vorrei che l'onorevole ministro si persuadesse della necessità di provvedere alla realizzazione di dirette comunicazioni ferroviarie fra tutte le zone della Sardegna, senza di che l'ingente spesa di 7 miliardi stanziati per l'ammodernamento delle ferrovie concesse non sarebbe giustificato perché non risolverebbe il problema di base.

A questo punto mi consenta, onorevole ministro, che, interpretando il desiderio e l'ansia di tutta la Gallura, le rinnovi la preghiera di non smantellare, come pare che sia nelle intenzioni, la ferrovia Monti-Luras.

Non è solo l'amore della mia piccola patria che mi muove, ma il desiderio di tutelare il superiore interesse delle necessità isolate che dalla commissione ministeriale non fu adeguatamente considerato.

La ferrovia Monti-Luras, lunga chilometri 28,400, è il naturale e necessario completamento della Sassari-Tempio-Palau (chilometri 150). Si può dire che essa costituisce il pilastro di sostegno della seconda parte di tale linea. Ciò appare evidente anche dal semplice esame di una carta geografica della regione.

Questa ferrovia è l'unica che assicuri lo sbocco della Gallura e dell'Anglona al porto di Olbia ed è di vitale importanza per l'avvenire di queste due zone. Durante le straordinarie nevicate che hanno imperversato anche in Gallura nei mesi scorsi, quando tutte le

strade rimasero bloccate per oltre un mese, al tanto bistrattata e derisa ferroviotta fu la sola che mantenne il collegamento della popolazione gallurese con il resto di Sardegna. A questo proposito devo qui tributare un pubblico elogio al personale delle ferrovie che con spirito elevato di abnegazione seppe superare tutti gli ostacoli per servire gli interessi delle popolazioni.

Il tratto Luras-Monti assumerà nel futuro ancora maggiore importanza quando La Maddalena riguadagnerà, come è giusto, quella posizione militare e strategica che aveva un tempo e di cui fece pubblico cenno il ministro della difesa in una recente sua visita alla storica isola.

L'arcipelago della Maddalena, attraverso la linea che fa capo al Palau, si collega, con la Luras-Monti alla linea dorsale della Sardegna Cagliari-Olbia, completando così l'arteria nord-sud dell'isola, da Palau (e cioè dalla Maddalena) a Cagliari.

Oltre l'importanza di questi collegamenti, la Luras-Monti ha un valore turistico di grande importanza poiché può considerarsi la più pittoresca di tutta la Sardegna per il panorama incantevole che essa offre rasentando i fianchi scoscesi del massiccio del Limbera attraverso un paesaggio eccezionale di verdi boschi e di rocce granitiche.

Lo stesso onorevole Bima ne riconosceva l'utilità proponendone la conservazione.

Certo l'attuale servizio, lento, antiquato e reso difficile da troppi trasbordi, determina una scarsità di traffico sia di viaggiatori che di merci, che non può dare alcuna valida indicazione sulle reali possibilità della ferrovia.

Per il traffico viaggiatori, un servizio di moderne automotrici (come già previsto per altre linee sarde) assicurerebbe comodi, sicuri e veloci collegamenti diretti da Tempì a Palau, con la linea principale Cagliari-Olbia sdoppiando i convogli nelle due direzioni, alla stazione di Luras. Il percorso Monti-Luras-Tempi verrebbe compiuto dalle automotrici in un'ora, mentre l'automobile impiega attualmente un'ora e mezza. Successivi miglioramenti della linea potrebbero ridurre ancora la percorrenza ferroviaria.

Per il servizio merci le prospettive sono pure favorevoli in relazione ai provvedimenti di cui ho fatto cenno e cioè alla istituzione della terza rotaia sul tratto della statale Monti-Olbia che renda possibile il transito fino al mare del materiale rotabile a scartamento ridotto e l'adozione dei carrelli trasportatori per carri merci normali su linee ridotte.

Cadrebbero allora tutte le attuali barriere che rendono passivo l'esercizio e ben diverse sarebbero le possibilità del traffico anche in relazione al progresso della regione. A ragion veduta non vi è da dubitare sulla utilità della ferrovia Monti-Luras; si tratta solo di impostare il problema nei suoi giusti termini e con quella larga visione obiettiva che è invece mancata alla commissione ministeriale per l'ammodernamento.

Io confido nella sua saggezza, onorevole ministro, e sono certo che ella non vorrà deludere, non la mia aspettativa che ha poca importanza, ma gli interessi vivi e profondi del popolo di Gallura che merita ogni attenzione ed ogni rispetto.

Al problema dei trasporti terrestri si allaccia quello dei trasporti marittimi. Da più parti fu osservato che l'insularità reca nel campo del trasporto delle merci da e per la Sardegna un onere aggirantesi per alcuni sui 7, per altri sugli 8-10 miliardi all'anno, che vanno ad incidere sulla stremata economia isolana. Anch'ella, onorevole Angelini, ha più volte espresso l'opinione che lo Stato deve ridurre le tariffe di nolo fino a dare continuità ferroviaria al tratto marittimo Olbia-Civitavecchia. È quello che noi vorremmo e che purtroppo non è.

Il maggior onere che pesa sulla Sardegna per i suoi traffici con il continente, con un gravame che raggiunge il doppio del nolo marittimo a sé stante va tutto addebitato alle quote di transito. È un pedaggio che mortifica l'economia isolana e che umilia la Sardegna la quale sotto questo aspetto è la sola regione in Italia che ha dallo Stato un trattamento coloniale. Ma a parte le sensibilità di ordine psicologico, di cui bisogna pur tener conto, sensibilità alle quali non può sottrarsi nella nobiltà del suo spirito neppure il Presidente del Consiglio, vi sono ragioni superiori di giustizia prima e di utilità poi che consigliano e pretendono che non vi siano «due Italie».

Vittorio Emanuele Orlando, parlando dei legami che avvinncono la Sicilia alla grande patria comune, in un'ora difficile per la sua isola disse che «vi era una Italia sola, una volontà, un dovere solo per tutti». Altrettanto dirò io per la Sardegna. L'accostamento fra le generose isole gemelle mi viene suggerito da un ricordo storico. Nel 1892 vi fu alla Camera una vivace discussione sul progetto della istituzione di due linee di traghetto tra Messina e Reggio Calabria. Alcuni deputati sollevarono obiezioni circa la spesa, che secondo loro non avrebbe com-

pensato il vantaggio di unire maggiormente l'isola al continente. Contro l'opinione degli oppositori sostenne calorosamente l'iniziativa l'ammiraglio Bettolo ed il progetto fu accolto. La Sicilia si sentì allora meno sola ed i rinnovati traffici attraverso le navi traghetto segnarono il cammino ascensionale della nobile isola.

Chiediamo altrettanto per la Sardegna. Gli studi già portati a compimento dai tecnici ferroviari e marittimi hanno dato esito positivo per l'attuazione dell'impresa. Lo stato attuale dell'economia sarda e la predisposizione del piano di sviluppo che mira ad una maggiore produzione agricola ed industriale creano nuovi problemi per il trasporto oltremare di derrate e di merci.

Sarebbe assurdo pensare ad un progresso agricolo in Sardegna se non si avesse la possibilità di collocarne i prodotti sui mercati continentali. Il regime tariffario vigente, le tangenti portuali, le spese di imbarco e sbarco, l'usura delle inevitabili manipolazioni gravano sul prezzo dei prodotti in modo tale che non possono tenere la concorrenza sui mercati di consumo. Viene così compromesso lo sforzo che lo Stato compie per la nostra rinascita. È oggi questo il problema dominante per la Sardegna. Non vi è che un mezzo per risolverlo: l'istituzione delle navi-traghetto. Solo attraverso questo servizio l'utente sardo può essere posto nella stessa condizione dell'utente continentale per poter spedire o ricevere, mediante ferrovia, a parità di distanza con la stessa spesa, la stessa merce in un tempo uguale.

Era sorto il dubbio che costituisse ostacolo il percorso marittimo di 230 chilometri tra Olbia e Civitavecchia; ma il progetto, per quanto possa sembrare ardito, è stato riconosciuto tecnicamente realizzabile.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Siamo molto avanti.

BARDANZELLU. Il suo assenso, onorevole ministro, è di conforto alla mia tesi ed apre il mio cuore alla speranza.

Esistono in Europa dei servizi analoghi tra Svezia e Germania, tra Belgio e Inghilterra, tra Inghilterra e Irlanda, per tragitti di minor lunghezza; ma negli Stati Uniti esiste una flotta di navi-traghetto per oltre 2 milioni e 500 mila tonnellate di stazza, che percorrono in ogni direzione fiumi, grandi laghi e mari circostanti. Nel golfo del Messico, tra Avana e Nuova Orleans, grandi *sea-trains* possono portare ciascuno decine di vagoni per un carico complessivo di 6 mila tonnellate.

Chiarita così la possibilità di effettuare un servizio continuativo di navi-traghetto tra Olbia e Civitavecchia, è stato formulato anche un piano economico che è deficitario in sé, se cioè viene riferito al solo vettore per l'applicazione al percorso marittimo delle stesse condizioni di un normale percorso ferroviario; ma il deficit del vettore è largamente compensato dal vantaggio dell'utente, e cioè dell'economia sarda considerata dal punto di vista sociale, e dalla necessità di fornire alla crescente produzione un mezzo che ne consenta utilmente la esportazione. Altrimenti gli investimenti fatti e da fare per la Sardegna fallirebbero allo scopo.

Il problema è di primaria grandezza e coinvolge le sorti future di tutta la regione. Direi che trattasi di un problema irremissibile e indilazionabile.

Né la spesa da investire può considerarsi senza rendimento e senza adeguato profitto, quando si tenga conto dell'accrescimento dei traffici che costituiscono anche un accrescimento di ricchezza per l'economia regionale e nazionale. Solo attraverso la istituzione delle navi-traghetto la Sardegna verrebbe finalmente liberata dalla soggezione economica in cui si trova, acquistando quella parità di trattamento che da tempo reclama in confronto delle altre regioni consorelle.

L'aspirazione dei sardi è che vi sia, come disse l'onorevole Orlando, un'Italia sola e un dovere solo per tutti. Ciò impegnerebbe ancor più la loro coscienza e la loro volontà ad un'appassionata opera di lavoro e di produzione, ad un effettivo progresso economico e sociale, ad una compiuta devozione, per il presente e per il futuro, come già fu per il passato, alla patria italiana. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

Presentazione di disegni di legge.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare, per incarico del Presidente del Consiglio, i disegni di legge:

« Norme per il funzionamento del Comitato di liquidazione delle pensioni di guerra »;

« Norme per la composizione delle sezioni giurisdizionali della Corte dei conti ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Ritiro di un disegno di legge.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Chiedo di parlare per il ritiro di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Mi onoro presentare il decreto del Presidente della Repubblica che autorizza il ritiro del disegno di legge:

« Modifiche alla composizione del comitato di liquidazione delle pensioni di guerra e norme per l'acceleramento dei relativi giudizi dinanzi alla Corte dei conti ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo decreto.

Il disegno di legge sarà cancellato dall'ordine del giorno.

Deferimento a Commissione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che, aderendo ad analoga richiesta fatta nella seduta del 12 aprile corrente dalla Commissione speciale, incaricata dell'esame del disegno di legge costituzionale: « Facoltà di istituire, con legge ordinaria, giudici speciali in materia tributaria » (1942), ho deferito alla Commissione stessa, in sede referente, il disegno di legge: « Riforma del contenzioso tributario » (1944), con la riserva che l'approvazione definitiva di esso non potrà aver luogo se non sarà prima approvato il disegno di legge costituzionale.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

NENNI GIULIANA, Segretario, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, al fine di conoscere se e quali disposizioni abbia dato e intenda dare perché possa avere applicazione, per le prossime elezioni amministrative, la legge modificatrice delle norme sull'elettorato attivo, con riferimento particolare alla condizione creata dalla « casistica » approvata che rende

inidonei i casellari giudiziari alle precisazioni richieste dalla legge in punto espiazione della pena e quant'altro di competenza degli uffici di esecuzione, nonché al calcolo del periodo di sofferenza stabilito per l'esercizio del diritto del voto.

(2653)

« DEGLI OCCHI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per conoscere se risponda al vero — in relazione al recente caso, riportato dalla stampa, dell'eredità di un miliardario inglese — che minorenni affidate a colleghi religiosi sarebbero state consegnate a cittadini stranieri per adozioni rivelatesi poi inesistenti o, comunque, non conformi alle vigenti disposizioni.

(2654)

« CALABRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga giustificato un particolare intervento presso il comitato speciale della Cassa integrazione salari affinché siano prese in particolare esame le situazioni createsi per i lavoratori tessili cotonieri delle aziende Fratelli Dell'Acqua di Peregallo (Milano) e ditta Rovelli & Marelli di Monza.

« Il concetto troppo restrittivo adottato dallo stesso comitato speciale nell'esame delle particolari situazioni sia in rapporto alle percentuali di materie prime impiegate che di chiusura o sospensioni di attività aziendali, porta a non far beneficiare delle provvidenze governative proprio quei lavoratori che più sono colpiti dall'attuale situazione di disagio nel settore cotoniero.

« Si chiede pertanto un immediato intervento affinché i benefici delle citate provvidenze siano anche per i lavoratori tessili cotonieri citati.

(2655)

« LONGONI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere — premesso che da tempo varie amministrazioni statali, nel procedere alla assegnazione delle forniture di calzature, applicano criteri estremamente favorevoli alle industrie del Mezzogiorno superando largamente la percentuale del 20 per cento indicata nella legge 6 ottobre 1950, n. 835, ed escludendo spesso totalmente le industrie del centro e del nord,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

e ciò malgrado che nel Mezzogiorno, in base all'ultimo censimento industriale del 1951, risultino installate soltanto tre aziende che, per numero di operai occupati, possono considerarsi aventi capacità produttive adeguate alla esecuzione di commesse statali (una in provincia di Frosinone e due in provincia di Napoli, occupanti fra tutte cinquecento operai) e che nel centro e nel nord risultino invece installate ben sessanta aziende in grado di eseguire le commesse in oggetto ed occupanti oltre quindicimila lavoratori — se non ritiene, pur nel rispetto delle norme che consentono compensazioni tra le varie forniture — onde quelle non eseguibili al sud si tramutino in maggiorazioni di altre aventi diverso oggetto — di impartire disposizioni perché da parte delle amministrazioni statali si abbia anche riguardo, nella assegnazione delle forniture, alla entità delle aziende industriali favorite ed alla entità di quelle escluse, in difetto di che si verificherebbe, come si è verificato, una eccessiva saturazione di lavoro nelle prime ed un aggravamento della crisi già in atto per varie circostanze nelle seconde, costrette o alla cessazione di attività o al trasferimento nel sud Italia.

« Si aggiunge che il fatto lamentato, oltre a determinare giustificato malcontento negli industriali e negli operai delle aziende interessate, si traduce anche in danno per l'erario per il più elevato livello di prezzi delle forniture che normalmente esso comporta.

(20325)

« DOSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se è a conoscenza:

a) che presso l'amministrazione per le attività assistenziali italiane ed internazionali (A.A.I.) prestano attualmente servizio oltre cinquanta pensionati dello Stato, in contrasto con le disposizioni emanate dalla Presidenza del Consiglio dei ministri il 1° gennaio 1954 e richiamate con apposita circolare della stessa, nel settembre 1955, le quali vietano il mantenimento in servizio presso amministrazioni statali di pensionati che abbiano raggiunto o superato i limiti di età;

b) che presso la suddetta A.A.I. prestano servizio, durante le ore pomeridiane, funzionari statali, i quali, in base alle disposizioni contenute nell'articolo 97 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2960, e ribadite dall'articolo 55 del decreto del Presidente della Repubblica dell'11 gennaio 1956, n. 17, non

possono cumulare due emolumenti a carico dello Stato.

« In particolare, l'interrogante chiede al Presidente del Consiglio di conoscere quali opportuni provvedimenti intenda adottare, al fine di evitare gli inconvenienti che hanno formato oggetto della presente interrogazione.

(20326)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere se non ritenga opportuno compiere i necessari passi presso le competenti autorità federali elvetiche, affinché queste si decidano a costruire, a Briga, un locale capace ed adatto a proteggere dalle intemperie i nostri emigranti.

« È notorio infatti che, alla frontiera del Sempione, transitano spesso, specialmente durante i mesi che vanno da marzo a giugno, oltre mille emigranti al giorno, i quali sono costretti a sostare a Briga dalle tre alle cinque ore in attesa di essere sottoposti al controllo sanitario.

« Tale attesa, in mancanza di locali, è sopportata dagli emigranti completamente all'aperto sia che piova o che nevichi, con un disagio che è facile immaginare.

« L'interrogante può assicurare poi che le lunghe file dei nostri connazionali ed i mucchi enormi dei loro bagagli offrono, ai numerosissimi turisti che transitano per quella località, materia di commenti e di riprese fotografiche che non ci fanno certo onore.

(20327)

« DAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere su quali elementi probatori ha basato l'accusa che alcuni giovani arrestati a Torino appartenessero al movimento sociale italiano e si preparassero di compiere attentati dinamitardi a sedi di partiti di sinistra.

« Il fatto che l'annuncio di tale scoperta sia stato dato nel corso dei lavori dell'assemblea nazionale della democrazia cristiana, anziché da un comunicato degli organi di polizia, lascia, comunque, perplessi sulla sua veridicità.

« Appare, invece, evidente che si tratti, come in un precedente caso, di una speculazione ai fini elettorali contro il movimento sociale. Opinione questa rafforzata dal fatto che abitualmente si lasciano impuniti detentori di arsenali di armi appartenenti a partiti antinazionali.

(20328)

« FORMICHELLA ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere come e con quale misura urgentissima intenda provvedere perché per tutto il periodo della campagna elettorale amministrativa testé iniziata sia permesso — nel rispetto della libertà di informazione, di parola e di propaganda — che i partiti politici possano fare uso, magari in determinate ore pomeridiane, degli apparecchi di radiodiffusione all'aperto, montati su automobili, per la propria propaganda elettorale.

« Fanno osservare che le vecchie disposizioni di legge (quella di cui all'articolo 113 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, con la quale « ...è altresì vietato senza licenza, in luogo pubblico o aperto al pubblico o esposto al pubblico, fare uso di mezzi luminosi o acustici, per comunicazione al pubblico... » e quella di cui al regio decreto-legge 3 febbraio 1936, n. 418, dall'oggetto: « Norme per l'uso degli apparecchi di radiodiffusione all'aperto e nei pubblici esercizi ») dovrebbero ritenersi cadute di fronte alla Costituzione repubblicana e alla legge n. 212, del 4 aprile 1956, dal titolo « Norme per la disciplina per la propaganda elettorale », pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica in data 11 aprile 1956, n. 87.

« Opportune e urgenti si ritengono le disposizioni in materia, onde evitare il ripetersi di antidemocratici ed anticostituzionali rifiuti delle autorità di pubblica sicurezza.

(20329)

« GUADALUPI, BOGONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non ritiene opportuno intervenire perché il provvedimento di erogazione di un milione di lire a favore di una squadra sportiva privata disposto recentemente dal consiglio provinciale di Lecce non venga approvato dall'autorità tutoria competente.

« A parte la considerazione che già in precedenza un sussidio disposto dal comune di Lecce ad una società sportiva apolitica fu respinto dalla giunta amministrativa, la erogazione di cui sopra sembra all'interrogante contrastare con le disposizioni e raccomandazioni circa l'uso del pubblico denaro fatte dallo stesso ministro dell'interno all'inizio del suo compito governativo.

(20330)

« SPONZIELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere le

sue determinazioni in merito all'annosa questione degli amanuensi giudiziari.

(20331)

« DANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga di dover promuovere apposito provvedimento che disponga l'esenzione dal pagamento dell'addizionale del 5 per cento per la Calabria a favore degli agricoltori che hanno subito danni in seguito al maltempo.

(20332)

« DE MARZIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga necessario provvedere al fine che vengano esplicitamente abrogati i nn. 43 d) e 46 d) della tariffa allegata al decreto presidenziale 25 giugno 1953, n. 492 (emanato per la legge di delegazione 27 dicembre 1952, numero 3596), secondo cui viene stabilito il bollo di lire quattrocento per gli atti avanti la Corte costituzionale e per i certificati rilasciati e gli atti stragiudiziali compiuti avanti la Corte stessa, essendo tali norme in contrasto col principio — concretato nell'articolo 21 della legge 11 marzo 1953, n. 87 — della gratuità fiscale del procedimento avanti la Corte costituzionale e, pertanto, anche costituzionalmente illegittima per avere sconfinato dai limiti della delega.

(20333)

« CAPALLOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se è stata disposta una opportuna indagine per accertare i reali motivi che inducono la Società per azioni cantieri metallurgici operai a trasferire il proprio domicilio fiscale da Castellammare di Stabia a Napoli.

(20334)

« SANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se non ritenga di insignire con adeguate onorificenze dei vari ordini cavallereschi i dipendenti delle forze armate collocati a riposo per limiti di età, a seconda del grado da ciascun dipendente rivestito all'atto del collocamento a riposo.

« Si fa osservare che tale riconoscimento viene fatto per tutti i funzionari dipendenti da altre amministrazioni.

(20335)

« D'AMBROSIO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere quali disposizioni intenda dare perché vengano chiamati a presentarsi con ogni scaglione di leva soltanto quei contingenti di giovani che saranno effettivamente trattenuti in servizio; rimandando invece la chiamata degli altri al momento della presentazione dei successivi scaglioni, coi quali saranno poi effettivamente trattenuti ai corpi.

« Infatti si verificano nella chiamata alle armi delle singole classi inconvenienti che si ripercuotono dannosamente sui giovani che hanno obblighi militari.

« Più precisamente avviene che, alla chiamata dei singoli scaglioni di ogni classe, sia fatto obbligo a tutti i giovani compresi nel periodo interessato di presentarsi subito per soddisfare all'obbligo di leva. Viceversa vengono poi trattenuti alle armi soltanto quei contingenti prestabiliti dal Ministero della difesa, mentre gli altri giovani (pur presentatisi regolarmente, come d'obbligo) sono rinviati a casa in attesa della chiamata di uno scaglione successivo.

« Tali giovani vengono pertanto a trovarsi spesso disoccupati, in quanto hanno dovuto dimettersi dal lavoro a tempo utile per la prima presentazione.

(20336)

« GIRAUDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno affrontare con urgenza il problema dell'estensione al personale docente di ogni ordine delle norme agevolative per l'avanzamento del personale civile delle amministrazioni dello Stato in particolari situazioni, in analogia a quanto stabilito con il decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 4, la cui attuazione è già in atto presso le varie amministrazioni interessate;

se non ritenga opportuno sospendere temporaneamente i bandi di concorso a posti di direttore didattico e a capi di istituto nonché prorogare i termini di quelli già banditi ma ancora non iniziati, in attesa che le conseguenze del provvedimento più avanti invocato mettano gli interessati nelle condizioni di fruirne anche agli effetti di tali concorsi.

(20337)

« VIOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quale disposizione intenda impartire perché venga accelerata l'opera di ricostruzione de-

gli edifici di culto danneggiati da eventi bellici, tenuto conto che a 11 anni dalla fine delle ostilità, moltissime pratiche di tale natura sono rimaste tuttora sospese.

« In provincia di Cuneo, per citare qualche esempio, risultano da ricostruire la casa parrocchiale di San Pietro di Monterosso Grana in cui sono stati fatti soltanto piccoli lavori, il campanile della chiesa parrocchiale di San Maurizio di Frassinò già demolito ad opera del Genio civile; risultano inoltre da sistemare i danni bellici alle due chiese del comune di Oncino: cappella di San Giacomo e Madonna di Belfaggio, la casa parrocchiale di Ponteb Bernardo in comune di Pietraporzio; la casa parrocchiale di Valcasotto in comune di Pamparato.

« Gli uffici provinciali del Genio civile hanno da tempo predisposto e trasmesso agli organi superiori competenti la prescritta documentazione.

(20338)

« GIRAUDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti di urgenza voglia adottare per impedire che la frana prodotta dal denominato torrente Mora trascini a valle un intero complesso di case di abitazione del comune di Collesano (Palermo) con gravissimo danno di centinaia di famiglie già da tempo in viva preoccupazione ed allarme.

(20339)

« MUSOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza:

1°) che la prima giunta U.N.R.R.A.-Casas, che ha al suo attivo una ingente mole di lavoro per la ricostruzione, sia per il completamento del programma 2° E.R.P., di cui alla legge 3 novembre 1952, n. 1788, sia per i villaggi per i profughi giuliani e dalmati, di cui ai recenti avvenuti stanziamenti dei fondi necessari e sia, infine, per il disposto della legge 9 agosto 1954, n. 640, per l'eliminazione delle case malsane, ha licenziato un ingegnere, nove geometri ed un funzionario amministrativo « per diminuite esigenze di lavoro ». Tali funzionari contano da un minimo di tre ad un massimo di sette anni di servizio;

2°) che presso la prima giunta U.N.R.R.A.-Casas prestano servizio, nelle ore pomeridiane, funzionari dei Ministeri della pubblica istruzione e della difesa-aeronautica, i quali sarebbero già stati diffidati dalle com-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

petenti direzioni generali delle amministrazioni da cui dipendono a non avere alcun ulteriore rapporto d'impiego con la prima giunta U.N.R.R.A.-Casas fin dal 1950, epoca in cui venne a cessare il loro distacco dai dicasteri succitati. E ciò, in virtù delle disposizioni contenute nell'articolo 97 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2960, ribadite dall'articolo 55 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 17, in quanto gli stessi non possono cumulare due emolumenti a carico dello Stato;

3°) che presso la prima giunta U.N.R.R.A.-Casas prestano servizio pensionati dello Stato, in contrasto con le disposizioni emanate dalla Presidenza del Consiglio dei ministri il 1° gennaio 1954 e richiamate con apposita circolare della stessa, nel settembre 1955, le quali vietano il mantenimento in servizio nelle amministrazioni statali di pensionati che abbiano raggiunto o superato i limiti di età.

« L'interrogante chiede, in particolare, al ministro di conoscere quali opportuni provvedimenti intenda adottare, allo scopo di evitare gli inconvenienti che hanno formato oggetto della presente interrogazione e se, nel contempo, non ritenga di disporre la revoca del licenziamento dei funzionari di cui al precedente paragrafo 1°).

(20340)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno accogliere i voti espressi dalle autorità della provincia di Aquila e, particolarmente, dalla sezione agricola forestale della camera di commercio, affinché dalle eventuali riduzioni della superficie investita a bietole venga esclusa la provincia di Aquila e specialmente la zona dell'Aterno.

« L'interrogante fa presente al riguardo che nell'intera provincia di Aquila non vi è alcuna possibilità di sostituire la coltivazione delle barbabietole con altre colture da rinnovo in quanto la patata ha difficile smercio e richiede notevoli anticipi culturali ed il mais presenta scarso rendimento, non arrivando a completa maturazione perché non trova condizioni agrogeologiche favorevoli.

(20341)

« DEL FANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere i motivi per cui ancora non vengono disposti e iniziati i lavori di sistemazione del ponte fer-

roviario sul Rio Taverna — stazione di Montegiordano — con la costruzione di una sottovia.

« La relativa proposta è stata inoltrata da lungo tempo dal compartimento di Reggio Calabria.

« La costruzione della sottovia ha carattere di urgenza essendo la borgata Marina di Montegiordano tagliata in due dalla ferrovia e gli abitanti di essa sono costretti, in mancanza di un passaggio a livello, ad attraversare i binari incustoditi, con evidente grave pericolo e disagio alle persone.

(20342)

« FORMICHELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se risponda o meno a verità la notizia diffusasi negli ambienti del Siracusano, che da parte dell'amministrazione ferroviaria si procederebbe solamente alla elettrificazione del tratto ferroviario Messina-Catania, trascurando quello Catania-Siracusa, senza tener conto dell'eminente importanza turistica di quest'ultima città, che, tra l'altro, è stazione terminale di grandi linee ferroviarie italiane.

« L'interrogante chiede, in particolare, al ministro di conoscere, qualora la notizia che forma oggetto della presente interrogazione risponda realmente a verità, quali opportuni provvedimenti intenderà adottare, al fine di procedere alla elettrificazione del tratto ferroviario Catania-Siracusa.

(20343)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere lo stato della pratica di pensione in testa a Grasso Giuseppe fu Angelo, nato a Novara Sicilia il 4 gennaio 1895, residente nel comune di Rodi Mili (Messina), contrada Cartolano.

« La relativa istanza è stata presentata il 18 giugno 1955.

(20344)

« DANTE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere lo stato della pratica di pensione in testa a Crisafulli Rosa, d'ignoti, nata a Novara Sicilia il 26 ottobre 1897, residente a Rodi Mili, contrada Cartolano (Messina).

« L'istanza è stata presentata nel gennaio del 1956.

(20345)

« DANTE ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere le ragioni per le quali non è stata ancora ricostituita la commissione provinciale sul collocamento di Alessandria scaduta dal maggio 1955.

« Risulta all'interrogante che le organizzazioni sindacali hanno, a richiesta, segnalato i nominativi dei propri rappresentanti dal giugno 1955, e pertanto il grave ritardo è imputabile alla negligenza negli uffici periferici o centrali di codesto Ministero.

(20346)

« RONZA, LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere se non ravvisi necessario emanare opportuni provvedimenti per l'istituzione in Siracusa ed Augusta di un ufficio di collocamento per la gente di mare.

« Quanto sopra, in considerazione:

a) dell'elevato numero dei marittimi ivi esistenti;

b) del traffico, sempre maggiore, del naviglio mercantile che, mensilmente, si verifica nei porti delle due precitate città e del sempre maggiore sviluppo industriale delle zone limitrofe alle medesime.

(20347)

« SCALIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dell'interno, per sapere se siano a conoscenza che la Federazione gioco calcio italiana abbia, o non, bandito un'asta per l'appalto, tra le ditte produttrici di cine-giornali, della ripresa in esclusiva delle partite di calcio dei campionati nazionali ed internazionali;

se — riconoscendo a detto gioco un collegamento con interessi agonistici, sportivi e spettacolari di milioni e milioni di italiani — ritengano tale appalto lecito e compatibile con gli interessi cui sopra si è fatto cenno, o non riconoscano invece che l'appalto in esclusiva, oltre che a favorire trame speculazionistiche, limiterebbe grandemente la capacità d'informazione dei cine-giornali su avvenimenti che tanto mostrano di interessare l'opinione pubblica.

(20348)

« CALABRÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro del tesoro, per conoscere se — sensibili al grave stato di disagio morale e fisico

in cui versano i cittadini che maggiormente hanno dato alla patria: mutilati, invalidi e famiglie di caduti — non intendano sottoporre al più presto alla approvazione della Camera il progetto di adeguamento delle pensioni di guerra.

(20349)

« CALABRÒ ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del tesoro, dell'interno e della difesa, per conoscere per quale motivo non viene corrisposto al personale del corpo delle guardie di finanza, dell'Arma dei carabinieri, del corpo delle guardie di pubblica sicurezza, ecc., l'assegno pensionabile decorrente dal 1° luglio 1952 (previsto dalla legge 8 aprile 1952, n. 212, in relazione al decreto presidenziale 11 settembre 1950, n. 807, e alla legge 2 maggio 1954, n. 19) e i relativi arretrati.

(20350)

« CAPALOZZA, BUZZELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere la situazione della pratica di pensione di guerra del civile Dal Fiume Bruno di Federico. Numero della posizione 2046063.

(20351)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra di Bernardi Ferruccio (diretta militare) fu Alfredo. Trattasi di prendere in considerazione la domanda di aggravamento dell'interessato, domanda ripetutamente avanzata nel 1946, 1950 e 1953 senza essere mai stata esaudita.

(20352)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se non ritiene necessario definire la pratica di pensione di guerra di Giorgi Cesare di N.N., da Imola, che tale definizione attende da anni. Trattasi di diretta militare.

(20353)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non crede di impartire disposizioni onde sia presa una decisione circa la pratica di pensione di guerra di Natali Alberto fu Alfonso (diretta militare), in considerazione anche della situazione economica disagiata dell'interessato.

(20354)

« MARABINI ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se ritenga attendibile la previsione che il gettito della legge speciale per la Calabria 26 novembre 1955, n. 1177, supererà largamente, durante il dodicennio di applicazione, i 204 miliardi preventivati e se non ritenga conseguentemente di modificare, con ulteriore provvedimento, la legge stessa o riducendo l'addizionale 5 per cento di cui all'articolo 18 od abbreviandone il periodo di applicazione.

(20355)

« BARTOLE, LUCIFREDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno dare disposizioni perché vengano intensificati i lavori (conseguenti all'alluvione dell'ottobre 1954) per la sistemazione del torrente Rapastra lungo la via Velia nella città di Salerno.

« L'interrogante fa presente, infatti, che i lavori in questione procedono da mesi con eccessiva lentezza, con minimo impiego di manodopera, con l'inconveniente, oltretutto, che permanendo allo scoperto le fognature che confluiscono nel Rapastra, l'intera zona, la più centrale della città e dove affacciano numerosi pubblici esercizi (ristoranti bar, ecc.), è in permanenza ammorbata da disgustose esalazioni cloacali.

(20356)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se ed in che modo intende affrontare e risolvere il problema delle eliminazioni dei passaggi a livello, anche in relazione al voto della delibera consiliare dell'amministrazione provinciale di Brindisi. In particolare chiede di conoscere se non ritenga opportuno facilitare la soluzione del problema, non solo non frapponendo ostacoli, ma contribuendo anche nelle spese di costruzione delle opere necessarie.

(20357)

« LATANZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se è vero che lo stabilimento A.V.I.S. dell'I.R.I. in Castellammare di Stabia (Napoli) intende porre la maestranza a cassa di integrazione e perché;

per conoscere se questo stabilimento versa regolarmente i contributi alla Unione industriale di Napoli;

per conoscere se questo stabilimento verserà alla Confindustria il contributo elettorale di 3.000 lire per ogni dipendente;

per conoscere i provvedimenti adottati per assicurare il lavoro alle maestranze e perché il danaro dell'azienda venga impiegato per potenziare lo stabilimento e per migliorare le condizioni di vita dei lavoratori.

(20358)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria e commercio, per conoscere quali provvedimenti abbiano in progetto per consentire la pronta riapertura della fabbrica di fisarmoniche Fontanella-Mancini di Pesaro, la cui chiusura ha tolto il lavoro a quasi duecento dipendenti.

(20359)

« CAPALLOZZA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza che l'ex brigadiere dei carabinieri Silvio Ibba, da Villanovaforru (Cagliari), è oggi collocatore comunale del suo paese ma è in pari tempo corrispondente per i contributi unificati e segretario della « Coltivatori diretti » bonomiana;

che l'ufficio di collocamento ha sede in casa del sopra indicato Silvio Ibba il quale ha cancellato, senza motivo, numerosi lavoratori dagli elenchi anagrafici;

per sapere se ritenga che un simile cumulo di incarichi possa conciliarsi con quello di collocatore.

(20360)

« GALLICO SPANO NADIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, sullo sciopero a tempo indeterminato proclamato dalle agenzie dell'I.N.A. di Napoli, Roma, Milano, Torino, Genova e Firenze;

sulla urgenza di contribuire a risolvere la vertenza sindacale insorta tra i dipendenti e gli agenti a seguito della mancata applicazione dell'accordo che regola i rapporti tra il personale delle suddette agenzie e gli agenti;

sull'azione del Ministero in favore dei lavoratori.

(20361)

« MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se sono ad

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

esatta conoscenza della gravissima situazione che esiste a Carate Brianza e zona circostante (Milano), a seguito della chiusura delle seguenti fabbriche: Bernasconi (Villa Raverio); Morganti (Carate Brianza); Manifattura (Carate Brianza); Brivio (Carate Brianza); Tessitura di Albiate; Cocchetti (Verano Brianza); già impegnate nell'attività tessile e dell'abbigliamento con un migliaio di dipendenti. Su questa situazione incidono, inoltre, 2.080 tra licenziamenti e sospensioni, effettuati nelle seguenti fabbriche: Formenti (Carate Brianza); Pozzi (Calò); Corti (Robbiano); Dell'Acqua (Verano); Dell'Acqua (Triuggio); Vetreria Balzaretto (Bessana Brianza); Jutificio Notari (Montesiro); Valli e Colombo (Renate Brianza).

« Nella predetta zona si contavano nel 1949 ben 12.545 lavoratori occupati, oggi scesi ad 8.970 per quanto si è detto e per altri licenziamenti praticati in piccole fabbriche. Nella sola città di Carate Brianza, i 4.000 lavoratori si sono ridotti, al 31 dicembre 1955, di 1.500 unità. Il salario mensile perduto dai lavoratori nell'intera zona si aggira sui 90 milioni di lire, di cui 45 per la sola città di Carate Brianza.

« Gli interroganti desiderano conoscere quali provvedimenti si intende adottare per far fronte, con la massima urgenza, a questa insopportabile situazione.

(20362) « BUZZELLI, SCOTTI FRANCESCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se intende intervenire per far annullare la delibera con la quale l'amministrazione comunale di Veronella (Verona) ha deciso il passaggio di proprietà alla parrocchia di San Gregorio del fabbricato dell'asilo infantile, valutato circa 6 milioni, dietro versamento di sole 1 milione e 200 mila lire.

« L'interrogante fa presente che la delibera è stata presa nella penultima seduta del consiglio comunale e nonostante il parere contrario di alcuni consiglieri ed assessori appartenenti alla stessa maggioranza democristiana.

« L'interrogante ricorda che questo non è il primo caso di trasferimenti arbitrari di proprietà che avviene nella provincia di Verona poiché anche il cinema comunale di Santo Stefano di Zimella è stato ceduto al parroco del luogo per un terzo del valore accertato.

(20363)

« ALBARELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per conoscere i provvedimenti che intendono adottare per il ripristino dei lavori di costruzione dell'edificio scolastico nel comune di Montegiordano (Cosenza).

« Sono circa 3 anni che l'iniziata costruzione è stata inopinatamente abbandonata, nonostante il sentito bisogno di quella popolazione.

« Questo stato d'inerzia oltre a recare gravissimo pregiudizio a quanto già è stato fatto, e che sta andando in completa rovina, contrasta con le ripetute affermazioni ministeriali di voler risolvere i problemi dell'edilizia scolastica in una zona, dove invece, l'incuria degli organi responsabili è di palmare evidenza.

(20364)

« FORMICHELLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della difesa e del tesoro, per conoscere lo stato della pratica relativa alla concessione della pensione di prima categoria e relativi assegni di superinvalidità al caporal maggiore carrista De Vitis Antonio, da Lecce, dove attualmente abita alla via Oslavia n. 16, già appartenente al 132° reggimento carristi « Ariete » come da proposta dell'ospedale militare di Udine del 30 maggio 1955, per malattia contratta in servizio e per causa di servizio;

se conoscono i ministri oltre che lo stato di salute dell'ex militare del tutto precario, le condizioni economiche della famiglia che non gli consentono di provvedere all'assistenza ed alla nutrizione di cui ha bisogno;

se non credono infine di dover intervenire, perché superando le estenuanti difficoltà burocratiche, tante volte lamentate, assicurino con tutta urgenza la liquidazione della pensione al giovane interessato.

(20365)

« CALASSO ».

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

DELCROIX. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELCROIX. Desideravo soltanto sapere se è in grado di comunicarmi il risultato della sollecitazione da me fatta al ministro del tesoro della fissazione della data dello svolgimento della mozione per le pensioni di guerra.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

PRESIDENTE. La sollecitazione fu fatta, ma la risposta non è pervenuta e pertanto alla Presidenza non resta che reiterare la sollecitazione stessa.

La seduta termina alle 20,5.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16.

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

2. — *Seguito della discussione dei disegni di legge*

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

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

3. — *Votazione a scrutinio segreto 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).

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 1950-51) (327);

Regolazione di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione di prodotti agricoli destinati all'approvvigionamento alimentare del Paese (Campagna 1951-52) (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 1948-49 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 d'Islanda ed il Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale sui servizi 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 nn. 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

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 APRILE 1956

e n. 3 annessi alla Convenzione stessa (1705) — *Relatore*: Montini.

6. — *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.

7. — *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.

8. — *Discussione del disegno di legge*:

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

9. — *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.

10. — *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.

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