

CCCXXII.

SEDUTA POMERIDIANA DI VENERDÌ 15 LUGLIO 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

INDICE

	PAG.
Disegni di legge (<i>Approvazione in Commissione</i>)	16037
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (1974)	16030
PRESIDENTE	16030
FRUNZIO	16030
CAIAZZA	16038
BASILE	16041
POLANO	16043
PREARO	16046
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	16029
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	16037
Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>)	16054
Interpellanze sulla situazione politica interna (<i>Seguito dello svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	16048, 16050
COVELLI	16049
REALE ORONZO	16050
LUCIFERO	16051
GUI	16054
Sull'ordine dei lavori:	
CODACCI PISANELLI	16029
ROBERTI	16029
PRESIDENTE	16030

La seduta comincia alle 16,30.

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

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

PINNA ed altri: « Estensione delle disposizioni della legge 2 aprile, 1958, n. 322, ai lavoratori per i quali il rapporto di lavoro sia cessato anteriormente al 30 aprile 1958 » (2357).

Sarà stampata, distribuita e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Sull'ordine dei lavori.

CODACCI PISANELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CODACCI PISANELLI. Ieri sera, nell'annunciare l'ordine del giorno per le sedute di oggi, l'onorevole Presidente avvertì che nella seduta pomeridiana si sarebbe subito proseguito nello svolgimento delle rimanenti interpellanze sulla situazione politica interna. Mi permetto tuttavia di chiedere che si continui la discussione del bilancio dei trasporti per un paio d'ore, dato che sono in corso importanti colloqui di natura politica; dopo di che si potrà riprendere lo svolgimento delle interpellanze. (*Commenti dei deputati Degli Occhi e Pajetta Gian Carlo*).

ROBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Faccio presente che questa procedura contraddice l'accordo intercorso fra i capigruppo, secondo il quale lo svolgimento delle interpellanze doveva avvenire senza soluzione di continuità.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

PRESIDENTE. Onorevole Roberti, gliene do atto, ma gli eventi si sono svolti diversamente.

Allora, se non vi sono altre obiezioni, rimane stabilito che lo svolgimento delle interpellanze sarà ripreso alle 18,30 circa.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti (1974).

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

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

FRUNZIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, dopo un anno trascorso dalla discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1959-60, del quale ebbi modo di studiare gli aspetti più essenziali quale relatore per la maggioranza, sono indotto a fare qualche osservazione in merito a talune situazioni che la realtà odierna ci rivela e la nuova situazione del 1960-61 ci propone nel quadro delle prospettive, delle raccomandazioni e dei propositi del precedente stato di previsione.

Nelle grandi linee si deve ammettere che la situazione di fondo del bilancio non può dirsi migliorata sostanzialmente. Non solo ancora grava sullo stato di previsione il peso di un disavanzo che, anche se contenuto in limiti accettabili, è pur sempre un disavanzo, il che non può non richiamare la nostra attenzione sulla necessità di esaminare i problemi determinati dalla politica dei trasporti che da alcuni anni fanno ristagnare una pesante situazione; ma non è alla risultante numerica del bilancio che va rivolta la nostra attenzione, giacché tale risultante si giova ovviamente dell'entità di talune entrate, quali il rimborso alle ferrovie dello Stato degli oneri extra-aziendali ed il contributo del Ministero del tesoro per colmare il *deficit* del fondo pensioni e sussidi, ma risente altresì della grave riduzione delle spese destinate alla manutenzione degli impianti. Intendo dire che la nostra attenzione deve soffermarsi sulla sostanza di alcuni importantissimi problemi, segnalati da lungo tempo da esperti e da organizzazioni sindacali, che attendono ancora soluzione, e sono problemi che, per la natura politica, finanziaria ed umana, nella cui combinata sfera essi si agitano, richiedono non già singoli e frammentari ripari, bensì organici e

vasti interventi che valgano a dare agli istituti un assetto nuovo che conduca al progresso non soltanto tecnico ma anche sociale del nostro tempo.

La chiara relazione dell'onorevole Romano ci avverte — e i fatti confermano — che gli organi responsabili approfondendo competenza e dedizione non hanno risparmiato sforzi per assolvere ai non facili compiti di migliorare l'efficienza dei servizi nel settore dei trasporti che, indirettamente o direttamente, tanto incidono sulla vita economica della nazione. Ad essi va quindi riconosciuto il merito dei progressi compiuti, ma se si vuole, e si deve, affrontare il problema generale di tutto il vasto campo dei trasporti, esso va affrontato in termini di impostazione non soltanto tecnica dei singoli rami bensì al livello più alto della politica dei trasporti.

Non si può disconoscere, ad esempio, che l'azienda delle ferrovie dello Stato ha compiuto grandi passi sulla via dell'ammmodernamento con ingenti spese; ma quante volte si è detto che troppo spesso tali sforzi sono risultati vani ed antieconomici per la mancanza di un coordinamento di tutti i mezzi concorrenti e l'organo coordinatore non è stato ancora creato? Come attuare tale coordinamento se non si provvede parallelamente a regolamentare una chiara e programmatica politica degli investimenti in tutto il settore dei trasporti? E l'annosa questione delle sovvenzioni quando sarà regolamentata? Ci sono infine i problemi del passaggio dell'«Anas» e dell'ufficio costruzioni ferroviarie al Ministero dei trasporti, della riforma dell'azienda ferroviaria e dell'urgenza di dare al personale, con il riordino delle carriere e degli organici, la necessaria tranquillità.

Con l'intendimento di portare anche il mio modesto contributo alla discussione dei problemi che ritengo in questo momento i più importanti, mi accingo a esprimere su di essi il mio pensiero.

Allorché sorse in Italia l'industria dei trasporti ferroviari, questa attività venne esercitata dalle imprese private. Era l'epoca in cui la comparsa del nuovo mezzo faceva sorgere nuove prospettive di sviluppo economico e sociale del nostro paese. Fu indubbiamente l'importanza di questo nuovo mezzo di locomozione che indusse il Parlamento dell'epoca a decretare la statizzazione delle imprese ferroviarie, che passarono pertanto nel 1905 all'esercizio di Stato.

Considerata la funzione quasi monopolistica che le ferrovie esercitavano in quell'epoca, il problema del controllo da parte

dello Stato dei mezzi di trasporto poteva quindi considerarsi risolto proprio col passaggio in gestione allo Stato della nostra rete dei trasporti ferroviari.

Da quell'epoca sono però profondamente mutati, come è noto, gli stessi termini tecnici ed economici del problema sia per la comparsa di nuovi modi di trasporto aereo e terrestre, sia per l'accresciuta importanza che sotto il profilo qualitativo e quantitativo i trasporti stessi hanno assunto nella moderna economia nazionale.

Sotto un certo aspetto può anzi affermarsi che lo sviluppo dei mezzi di trasporto costituisce uno dei sintomi più sicuri del miglioramento delle condizioni economiche del paese. Secondo le moderne concezioni, le attività terziarie, tra cui particolare importanza hanno proprio i trasporti, sono appunto uno dei più esatti parametri per la misurazione dell'incremento produttivo e dello sviluppo economico.

Volgendo in particolare lo sguardo al periodo successivo al secondo conflitto mondiale, possiamo constatare il prodigioso incremento dei traffici sulla nostra rete ferroviaria, specialmente per quanto riguarda il trasporto viaggiatori, più che raddoppiato rispetto all'anteguerra, la costituzione di un ingente parco motoristico costituito da mezzi di trasporto sia individuali sia collettivi, in conto proprio e in conto terzi, il potenziamento della nostra flotta marinara e di quella aerea.

Parallelamente il paese ha registrato un impiego di capitali sempre crescente sia nelle infrastrutture necessarie ai diversi modi di trasporto (impianti fissi, ferrovie, strade, porti, aeroporti, ecc.) sia nei mezzi di trazione (materiale rotabile, ferroviario, automobili, autocarri, ecc., navi ed aerei). Accanto allo sviluppo dei mezzi e dei capitali si è determinato altresì un sempre crescente impiego di uomini sia nel settore dei trasporti veri e propri, sia nelle altre attività ad esso direttamente o indirettamente connesse (costruzioni navali, aeree, ferroviarie ed automobilistiche, energia elettrica, combustibili liquidi e solidi). Volendo dare soltanto un'idea esemplificativa dell'ordine di grandezza di questi fenomeni, ritengo utile sottoporre alla vostra attenzione talune cifre attuali indicative al riguardo: viaggiatori-chilometro ferrovie dello Stato, 26 miliardi circa; tonnellate-chilometro ferrovie dello Stato, 16 miliardi circa; viaggiatori-chilometro autolinee, 14 miliardi circa; tonnellate-

chilometro autotrasporti, 36 miliardi circa; personale dipendente delle ferrovie dello Stato, 165 mila unità circa; personale subalterno delle autolinee e degli autotrasporti, 76 mila unità circa; personale occupato nei settori direttamente e indirettamente interessati, 600 mila unità circa; chilometri di linee esercite dalle ferrovie dello Stato, 17.100; chilometri di strade esercite dai servizi automobilistici, 10.500.

L'esame di queste cifre può da una parte formare oggetto di legittimo compiacimento per quello che è stato lo sviluppo assunto nel nostro paese da tale forma di attività, che si adegua per altro allo sviluppo sempre crescente della produttività nazionale e delle attività primarie e secondarie. Ma, se il discorso si volge a quello che è l'aspetto economico della organizzazione industriale con cui si svolgono i diversi modi di trasporto nel nostro paese, allora i commenti non possono essere altrettanto lusinghieri.

Esaminando particolarmente i vari settori, si può infatti osservare che l'azienda ferroviaria, ad esempio, è un'impresa che tipicamente produce a costi decrescenti e che i costi fissi sono enormemente superiori a quelli marginali, per cui entro determinati limiti organizzativi ogni unità sottratta a simile mezzo di trasporto determina in definitiva un aumento dei costi del traffico residuale. Al fine di utilizzare nel modo più produttivo possibile i propri impianti, l'azienda ferroviaria ha tentato di ottenere appunto una diminuzione dei costi attraverso l'espansione dei propri traffici, che hanno infatti segnato valori notevoli: per i viaggiatori il movimento complessivo si è infatti più che raddoppiato rispetto al 1938, mentre le merci hanno segnato un incremento del 60 per cento circa rispetto all'anteguerra. Questa politica dell'azienda ferroviaria ha avuto anche il precipuo scopo di compensare in siffatto modo gli effetti della mancata rivalutazione delle proprie tariffe di trasporto, che sono rimaste ad un livello notevolmente inferiore a quello della rivalutazione monetaria rispetto all'anteguerra.

Ciò nonostante, la concorrenza degli autotrasporti ha costretto l'azienda ferroviaria a dover rinunciare a cospicue entità di traffico, e soprattutto al traffico più redditizio, in quanto le particolari configurazioni della struttura tariffaria, basata sui principi della solidarietà nazionale e quindi su criteri *ad valorem*, hanno consentito all'autotrasporto merci di attingere al traffico più redditizio.

Nel campo del trasporto viaggiatori si sono determinate improduttive e dannose sovrapposizioni di servizi che hanno più volte costretto i vettori, sia ferroviari sia stradali, ad una concorrenza rovinosa, condotta cioè sulla base di prezzi che non sono remunerativi neppure dei costi marginali. La concorrenza aerea ha portato negli ultimi tempi una ulteriore minaccia ai traffici a lunga distanza delle ferrovie, richiamando in particolare l'attenzione proprio della clientela più ricca, cioè della clientela della prima classe.

La difficoltà della convivenza della ferrovia con gli altri mezzi di trasporto è stata resa ancora più acuta dallo sviluppo enorme della motorizzazione individuale. La conseguenza di siffatto stato di cose, che per necessità espositiva sono stato costretto ad accennare solo per sommi capi, è che i bilanci dell'azienda ferroviaria hanno accusato un persistente disavanzo.

Le difficoltà del bilancio, malgrado gli inconvenienti di carattere straordinario, quali quelli del piano quinquennale della Cassa per il mezzogiorno, non hanno consentito all'azienda ferroviaria quei rinnovamenti e quegli ammodernamenti che sarebbero stati necessari per una sua più economica organizzazione. È noto, infatti, che questi stanziamenti straordinari hanno dovuto coprire buona parte arretrati di ordinaria e indispensabile manutenzione degli impianti fissi. La mancanza di fondi adeguati non ha consentito tuttora di far fronte alle deficienze strutturali derivanti da strozzature delle nostre linee, che necessitano del raddoppio in parti di vitale importanza (vedi, in special modo, quelle verso i confini e lungo le dorsali tirreniche e adriatiche), non ha permesso la più efficiente ed economica organizzazione degli impianti di sicurezza ed istradamento (sostituzione con apparati centrali dei posti a terra ancora comandati con scambi a mano, ecc.), non ha reso possibile la eliminazione della trazione a vapore i cui costi antieconomici rendono inderogabile la sostituzione con la trazione elettrica o *diesel*.

In tali condizioni la stessa necessità di assicurare la sopravvivenza dell'economico impiego degli enormi capitali investiti dallo Stato nella impresa ferroviaria, rende indispensabile la impostazione e lo studio di un nuovo piano poliennale la cui entità, per fare fronte alle necessità di un organico e funzionale rammodernamento dell'azienda, non può ritenersi inferiore ai 1.200 miliardi.

Vedremo quali prospettive di utile impiego possono prevedersi però per investimenti di

simile entità nel mondo economico in cui versano attualmente i nostri traffici nazionali.

Per quanto riguarda in particolare il bilancio ferroviario si osserva: la riduzione del *deficit* da lire 37.937,2 milioni previsto nello scorso esercizio 1959-60 a lire 22.614,7 milioni previsto nel bilancio dell'esercizio 1960-61 comporta un minore disavanzo di lire 15.322,5 milioni.

Tale miglioramento finanziario merita qualche osservazione per non indurre a facili ottimismo. Esso risulta dalle seguenti previsioni: maggiori entrate lire 38.140,4 milioni, maggiori spese lire 22.817,9 milioni; differenza lire 15.322,5 milioni.

È bene considerare che nelle maggiori entrate è compresa la somma di lire 20.384,5 milioni, così costituita: a) iscrizione, nei singoli capitoli di competenza, dei rimborsi da parte di ministeri degli oneri dipendenti dalla effettuazione di trasporti gratuiti o a tariffa ridotta nonché dei disavanzi di gestione delle linee a scarso traffico e degli oneri per la ricostruzione per milioni 70.385,4; b) soppressione del rimborso per oneri extra-aziendali per milioni 50 mila, differenza 15.385,4; c) contributo del Ministero del tesoro a parziale copertura del disavanzo di gestione del fondo pensione e sussidi al personale per milioni 5 mila; totale 20.385,4 milioni.

Sicché le maggiori entrate per incremento del traffico e per altri introiti sono previste nell'ammontare di 17.755 milioni.

La rivalutazione del rimborso degli oneri extra-aziendali da lire 55 mila milioni a lire 70.385,4 milioni era più che doverosa, e bisogna dare atto al Governo dell'accoglimento dei voti espressi da più parti per addivenire a tale riconoscimento.

Ma soprattutto, in merito alle varie discussioni che si fanno sugli interventi del Ministero del tesoro per colmare il disavanzo delle ferrovie dello Stato, vale ricordare che il problema non può essere valutato in tutti i suoi termini senza tenere conto delle seguenti considerazioni:

a) il blocco delle tariffe non consente agli organi dell'azienda di adottare prezzi secondo criteri puramente economici; si pensi che le nostre tariffe sono fra le più basse di Europa. Se motivi di ordine economico e sociale del nostro paese ci impongono di essere cauti nel decretare il loro aumento, non si può tacere che uno degli strumenti più efficaci ed essenziali per il risanamento del bilancio è la revisione delle tariffe in relazione a principi economici;

b) la mancanza di una coordinazione degli investimenti crea, per le ragioni già dette, sovrapposizione di servizi, determinando una condizione di inferiorità concorrenziale della ferrovia per le già dette caratteristiche della sua struttura funzionale;

c) la continua esigenza di migliorare la retribuzione del personale determina maggiorazioni nelle spese anche in mancanza di un reale corrispondente aumento di entrate. Nella sola previsione di spesa per l'esercizio 1960-61 sono iscritte le seguenti maggiori spese rispetto all'esercizio precedente: per il personale in servizio 11.160 milioni, per il personale pensionato 11.410 milioni, in totale 22.570 milioni. In proposito, si consideri che tale cifra corrisponde all'incirca all'ammontare della maggiore spesa prevista nella parte ordinaria del bilancio. Ma quello che maggiormente vale sottolineare è che l'ammontare complessivo del concorso dello Stato concretatosi in 70.385,4 milioni per rimborsi, in 5.000 milioni per contributi e in 22.614,7 milioni per *deficit* bilancio — in totale 98.000,1 milioni — non si discosta molto dal concorso complessivo degli ultimi esercizi nei quali erano di misura minore rimborsi e di misura maggiore il *deficit*.

Infatti nello scorso esercizio detto concorso era complessivamente di 95.000 milioni circa. Perciò la suddetta maggiore spesa di 22.570 milioni per migliorare le retribuzioni al personale in servizio e pensionato — che costituisce un encomiabile sforzo — non trova riscontro nel maggiore concorso dello Stato in favore del bilancio ferroviario, concretatosi nella previsione per l'esercizio 1960-61 in 3.000 milioni circa.

Dovendosi necessariamente procedere ad una decurtazione delle spese, si deve inevitabilmente ricorrere a ridurre le spese per la manutenzione e il rinnovamento degli impianti. E se un tale provvedimento può essere accettabile per qualche esercizio, a lungo andare, diventando permanente, può generare danni incalcolabili al patrimonio. Si pensi che anche per il prossimo esercizio è rimasto invariato sia lo stanziamento per la manutenzione della linea, sia quello relativo al rinnovamento dei binari, mentre la previsione di spesa dei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore è stata ridotta di circa tre quarti.

Ancora più evidente appare la necessità di approfondire lo studio dell'impiego dei fondi in relazione ad una concezione industriale dei costi e dei ricavi dell'azienda, se si considerano le seguenti percentuali che possono

ricavarsi dall'esame del bilancio: entrate: prodotti del traffico 71,5 per cento, introiti indiretti dell'esercizio 3,4 per cento, rimborso spese Ministero del tesoro 20,5 per cento, contributo Ministero del tesoro per le pensioni, ed altre entrate 4,6 per cento: totale 100 per cento. Uscite: personale 59,4 per cento, spese ordinarie di esercizio 27,3 per cento, spese complementari (manutenzione straordinaria) 6,4 per cento, spese accessorie 6,9 per cento: totale 100 per cento.

Dopo tali considerazioni si può concludere che bisogna andare cauti prima di attribuire agli organi ferroviari responsabilità e colpe per il persistere del disavanzo. La situazione è tale, anzi, da indurre, come ho detto all'inizio, ad affrontare senza altri indugi il problema generale del traffico nel nostro paese in tutti i suoi complessi aspetti.

Autotrasporti. È noto l'enorme sviluppo assunto in questo dopoguerra dall'autotrasporto, sia per viaggiatori sia per merci. L'incremento che l'autotrasporto andò assumendo in questo periodo apparve in un primo momento giustificato dalle condizioni della rete e del materiale ferroviario in conseguenza delle distruzioni belliche. Ma il fatto importante è che anche dopo la ricostruzione ferroviaria l'autotrasporto non solo ha mantenuto le posizioni acquisite, ma in pochi anni ha raddoppiato la propria attività.

Per quanto riguarda l'autotrasporto merci, per dare un'idea della sua importanza, basti dire che la consistenza del parco camionistico nel 1949 era di 264 mila unità circa; ma al 31 dicembre del 1959 era di ben 594 mila.

Inoltre, da calcoli non ufficiali, mancando al riguardo precise rilevazioni statistiche del tempo, si è potuto ricavare, tenendo conto delle portate e delle percorrenze medie attribuite alle singole categorie di veicoli, che nel 1938 il volume del traffico delle merci, misurato in tonnellate-chilometro, si ripartiva all'incirca nelle proporzioni del 70 per cento per la ferrovia e del 30 per cento per la strada; nel 1948, in base alle risultanze del traffico stradale emerse dalle specifiche rilevazioni effettuate dall'E. A. M. in tale campo, la strada aveva portato la sua percentuale a circa il 43 per cento, ed infine nel 1959 aveva superato il 50 per cento del volume del traffico merci.

Tale percentuale, per altro, non vuole significare che l'aumento si sia verificato a tutto danno delle ferrovie in quanto anche il traffico merci per ferrovia risulta dal 1948 ad oggi notevolmente aumentato, seppure in una percentuale minore.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

Ci si chiede ora quali siano i fattori che hanno portato l'autotrasporto ad imporsi malgrado gli utili accorgimenti adottati dalle ferrovie.

A tale riguardo viene fatto di osservare che non sono soltanto le tariffe ad apportare spostamenti di traffico dalla rotaia alla strada, ma i vantaggi che offre tale sistema di trasporto, in determinati casi, nei confronti delle ferrovie e che si compendiano nel servizio da porta a porta, nel più facile accesso ai luoghi di produzione ed in una maggiore aderenza alle necessità della produzione e della distribuzione.

Si può, in conclusione, affermare che l'autotrasporto di merci ha caratteristiche tecniche proprie ed opera in condizioni economiche del tutto diverse da quelle del trasporto ferroviario.

In tale settore vi sono prospettive di un più organico assetto, soprattutto perché è demandata ad un ente responsabile, l'E. A. M., una funzione coordinatrice e di controllo dell'autotrasporto delle merci.

E bisogna dare atto all'E. A. M. degli sforzi compiuti in un campo tanto irto di difficoltà.

Infatti, la dimensione prevalentemente artigiana delle imprese di trasporto con impiego di unità familiari e conseguente polverizzazione dell'organizzazione, rende arduo il problema di un organico assetto dei traffici.

La stessa concorrenza in atto tra i vettori professionisti e quelli in conto proprio, rende più drammatica questa situazione. È noto, infatti, che il vettore in conto proprio, soprattutto allo scopo di alleggerire gli oneri per i ritorni a vuoto, è portato molte volte ad invadere il campo dei vettori professionali a prezzi nettamente concorrenziali.

La mancanza di una disciplina relativa alla pubblicità tariffaria, alla obbligatorietà del trasporto, alla sottoposizione fiscale ed alla determinazione delle sfere di azione, ha reso praticamente inefficace l'unico vincolo che dalla legislazione è stato previsto in questo settore limitativamente e consistente nel contingentamento delle licenze per il trasporto in conto terzi (per altro tale vincolo è stato recentemente abolito per i trasporti con portata fino a 50 quintali). Ne consegue la necessità inderogabile del tanto invocato coordinamento fra strada e rotaia, che si inquadri però nel più vasto ed organico coordinamento di cui dirò in seguito.

Gli autoservizi viaggiatori hanno trovato un certo loro assetto in conseguenza dell'ap-

plicazione della legislazione del 1939, che detta le principali norme per l'esercizio delle autolinee viaggiatori. Ciò malgrado, però, in questo campo si è determinata una crescita non sempre ordinata ed organica dei servizi di autolinee, per la dannosa sovrapposizione concorrenziale sia tra gli stessi mezzi di trasporto automobilistici sia tra i vettori stradali e quelli ferroviari.

La motorizzazione individuale, l'estendersi degli abusi e la saturazione del mercato dei trasporti non hanno mancato di far sentire i propri effetti negativi in questo settore, dove si debbono registrare una tendenza alla violazione dei patti di lavoro nei confronti dei lavoratori occupati e una tendenza alla concentrazione monopolistica da parte delle più grandi e più forti imprese con eliminazione delle piccole e medie imprese.

Un assetto organico della materia, con l'emanazione del nuovo codice dei trasporti in concessione, è stato preannunciato anche dal ministro Angelini, ma allo stato attuale non è ancora possibile prevedere quale potrà essere l'assetto definitivo di questo settore.

Al fine di assicurare l'organico sviluppo dei mezzi di trasporto ferroviario e stradale, si preparano stanziamenti di diverse centinaia di miliardi. Ho infatti accennato che il piano poliennale in atto non potrà ritenersi sufficiente a risolvere le necessità di rinnovamento degli impianti e del materiale rotabile dell'azienda ferroviaria. Un piano organico di ammodernamento che elimini tutte le attuali deficienze che ostacolano lo sviluppo economico dei servizi ferroviari non può preventivarsi in misura inferiore ai 1.200 miliardi.

Per quanto riguarda la strada, i piani in atto e quelli che si stanno predisponendo per un moderno sviluppo della rete stradale ed autostradale prevedono l'impegno di migliaia di miliardi. Recentemente l'I. R. I. ha infatti presentato un piano per la costruzione di circa 6.000 chilometri di autostrade in Italia.

Purtroppo questi grandiosi piani di sviluppo, certamente necessari per assecondare gli incrementi produttivi del nostro paese, cadono in una situazione, ci spiace dirlo, di carenza programmatica degli investimenti.

Nel momento stesso in cui si pongono allo studio questi piani, infatti, l'aviazione civile programma la intensificazione dei servizi aerei nell'interno del paese, servizi aerei che certamente influiranno negativamente sui servizi a lunga distanza dei viaggiatori fer-

roviari, e i progetti di *pipelines* per il trasporto di oli minerali su relazioni nazionali ed internazionali fa intravedere il trasferimento dalla strada e dalla rotaia, al nuovo mezzo di trasporto, di ingenti e notevoli quantità di prodotti che nel momento attuale costituiscono una fonte di traffico di rilevante consistenza su determinate relazioni ferroviarie e stradali. Ovviamente anche per lo sviluppo dei traffici aerei e per l'impianto delle *pipelines* l'economia del paese si appresta ad effettuare investimenti di capitali ingentissimi, da prelevare dal risparmio nazionale.

È necessario che l'esercizio dei diversi mezzi di trasporto proceda secondo uno schema preordinato che regoli o crei le condizioni per il più economico loro impiego al servizio del paese.

Tranne poche eccezioni che riguardano, come ho accennato, unicamente i trasporti dei viaggiatori sulle autolinee, in via di massima noi assistiamo ad una attività competitiva tra i diversi mezzi di trasporto, che vede lo Stato spettatore inerte.

Con la mancanza di una qualsiasi regolamentazione e con la antieconomica sovrapposizione di servizi si è venuta creando una situazione di accentuata concorrenza talvolta rovinosa, cui fa peraltro riscontro una rarefazione dei servizi proprio nelle zone più povere e nelle quali maggiormente si sente la necessità di più organizzati ed efficienti servizi di trasporto.

Siffatta situazione non solo si riflette antieconomicamente sui costi di esercizio, ma si traduce in definitiva in uno sperpero improduttivo di capitali il cui impiego nelle infrastrutture non segue uno schema logico né si adatta alla effettiva e concreta necessità del paese.

La fiducia che il libero giuoco delle forze di mercato potesse determinare un naturale assetto ed equilibrio nel mercato dei trasporti si è in definitiva rivelata soltanto un'illusione.

Sebbene generalmente e da tempo invocato, in effetti, un coordinamento dei trasporti non è stato mai possibile nel nostro paese, perché è mancato un organo tecnico capace di porre le basi per una armonica visione dei diversi problemi in relazione alle effettive esigenze nazionali e di predisporre i necessari provvedimenti di carattere politico ed amministrativo.

In particolare occorre eliminare la tanto asserita lotta fra strada e rotaia, facendo sì che i due sistemi di trasporto convivano e prosperino ciascuno nella sua sfera ed in un armonico sviluppo, di pari passo con il pro-

gredire dell'attività produttrice, della tecnica e delle condizioni sociali ed economiche del paese.

Ciò esige ovviamente un coraggioso e costante sforzo di ammodernamento, non soltanto tecnico, dell'apparato ferroviario. L'eliminazione dei tronchi a scarso traffico, l'istituzione di buoni servizi sostitutivi e l'ammodernamento degli impianti dovrebbero dare frutti tangibili. Il coordinamento dei trasporti terrestri in campo interno è oggi tanto più necessario in quanto si sta compiendo un notevole sforzo per inserire i nostri trasporti nel mercato comune e ci si accinge a formulare quella politica comune prevista dal trattato di Roma. Quest'ultima considera infatti il problema dei trasporti sotto tre aspetti: 1) soppressione delle discriminazioni; 2) armonizzazione della politica nazionale; 3) libera circolazione dei trasporti. Il primo impone l'abolizione delle discriminazioni consentite dall'eventuale applicazione da parte di un vettore di prezzi e condizioni di trasporto differenti per le stesse merci e per le stesse relazioni di traffico in rapporto al paese di origine e di destinazione dei prodotti trasportati. Su tale problema si sono verificati disaccordi e ritardi, che mi auguro vengano superati, perché secondo il nuovo regime europeo possa attuarsi un sistema di trasporti che eviti comunque le possibilità di discriminazione.

Per quanto invece si riferisce all'armonizzazione della politica nazionale è necessario ricordare che l'Italia in materia di trasporti presenta delle caratteristiche e delle esigenze particolari. Basti accennare alla configurazione geografica e orografica del nostro paese, alla distribuzione territoriale delle diverse produzioni, alla posizione periferica rispetto al resto della Comunità, alla necessità di ricorrere a fonti lontane di approvvigionamento, per cui sul costo del prodotto italiano viene necessariamente a gravare un'aliquota di spese di trasporti più elevata di quella che incide sul costo dei prodotti di altri paesi.

È quindi necessario, per l'Italia, contenere quanto più possibile il prezzo dei trasporti e si deve riconoscere che fino ad oggi tale politica è stata seguita. Per altro è indispensabile che ad essa faccia riscontro una politica di bassi costi fondata sulla più economica utilizzazione di ciascun mezzo di trasporto.

Se una serena e realistica constatazione si può fare nell'attuale momento, essa deve certamente ancorarsi alla realtà che purtroppo fino ad ora è mancato non solo un

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

qualsiasi coordinamento tra i diversi modi di trasporto, ma è mancata soprattutto una qualsiasi politica dei trasporti, di cui il coordinamento è uno degli aspetti.

Una politica dei trasporti modernamente concepita deve determinare le direttive in cui debbono articolarsi e combinarsi tra loro i diversi mezzi di trasporto, in relazione alle loro caratteristiche, ai rendimenti, ai costi e alla sicurezza; deve armonizzare gli impieghi di capitali nelle infrastrutture, deve favorire nella maniera più efficace e più economica la produzione, la distribuzione ed il consumo dei beni, deve assicurare il progresso ed il benessere ai lavoratori che sono interessati al settore, deve soprattutto evitare inutili sprechi, sovrapposizioni, distruzioni di ricchezza, errati impieghi di capitali. Purtroppo mancano oggi nel nostro paese, come ho già accennato, i necessari strumenti per l'attuazione di questi presupposti. In primo luogo, lo stesso massimo organo, e cioè il Ministero dei trasporti, che dovrebbe tendere al raggiungimento di questa finalità, deve ritenersi strutturalmente impossibilitato, per la sua stessa costituzione, all'esplicazione di tali direttive.

Questa affermazione si basa su due ordini di motivi e precisamente:

1°) Il Ministero dei trasporti è composto attualmente dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato e dall'ispettorato della motorizzazione civile. Al coordinamento dei due settori provvede personalmente il ministro coadiuvato dal suo gabinetto. Manca in definitiva il vero ministero, l'organo amministrativo cioè capace di fornire al ministro dei trasporti i necessari elementi per la formulazione di una armonica e positiva politica dei trasporti.

2°) La competenza del Ministero è attualmente limitata, e per di più entro i limiti che ho innanzi accennato, all'azienda delle ferrovie dello Stato e ai trasporti in concessione, con assoluta esclusione di ogni competenza in ordine ai trasporti aerei, alla navigazione interna ed alla costruzione delle infrastrutture stradali e delle nuove linee ferroviarie.

Tuttavia la costituzione del Consiglio superiore dei trasporti, da più parti auspicata, e che avrebbe potuto fornire un prezioso contributo alla impostazione ed alla soluzione dei sopraccennati problemi, non è stata ancora realizzata.

La mancanza di organi qualificati aventi i necessari poteri ha causato per altro anche la mancata attivazione sia della pubblica opinione sia degli organi interessati alla

effettuazione delle necessarie riforme di struttura e dell'ordinamento degli enti statali interessati al campo dei trasporti; in particolare non può non lamentarsi in questa sede la mancata attuazione della riforma dell'azienda ferroviaria di cui da più anni si va sottolineando dinanzi al Parlamento l'inderogabile necessità di una pronta realizzazione.

Ho detto in precedenza che non può realizzarsi un vero e completo riordinamento dei trasporti senza un corrispondente coordinamento degli investimenti nelle infrastrutture.

A tale problema mi sembra intimamente connessa la necessità, anch'essa invocata da più parti e mai realizzata, del passaggio al Ministero dei trasporti dell'« Anas » e dell'ufficio costruzioni ferroviarie, organi che indiscutibilmente operano nel settore precipuo dei trasporti e che sfuggono a qualsiasi influenza del Ministero dei trasporti.

Probabilmente la dipendenza di tali enti dal Ministero dei lavori pubblici è dovuta soltanto alla tradizione, ma ritengo che se necessità ed opportunità ci suggeriscono e, direi, ci impongono di mutare una situazione in relazione alle esigenze economiche del tempo in cui viviamo, è nostro dovere non ancorarci alle tradizioni.

È giunto il tempo altresì di guardare al trasporto aereo non più come ad un fenomeno isolato e straordinario. Masse sempre crescenti di viaggiatori si servono di tale moderno mezzo ed investimenti sempre più massicci vengono impegnati per le necessarie attrezzature. Continuare a tenere avulso dal settore organizzativo dei trasporti il viaggio aereo significa trascurare un altro importantissimo elemento di coordinamento. La stessa cosa potrebbe dirsi per i trasporti per vie di acqua interne: sicché oggi il coordinamento invocato nel campo dei trasporti non può limitarsi al settore strada-rottaia, ma deve estendersi, con la visione più ampia possibile, a tutti i trasporti pubblici che operano nel settore nazionale.

La costituzione del Consiglio superiore dei trasporti, la creazione in seno al Ministero di un apposito ufficio di coordinamento, l'estensione della competenza giurisdizionale del Ministero dei trasporti su tutti gli enti e le attività interessati ai trasporti, rappresentano quindi, a mio avviso, i presupposti per poter realizzare finalmente il tanto atteso coordinamento e poter conseguentemente impostare ed attuare una vera e propria politica dei trasporti.

Onorevole ministro, l'innumerabile schiera degli utenti dei trasporti, dei ferrovieri e degli addetti alle altre branche di attività del Ministero, nonché tutti gli operatori economici del vasto settore dei trasporti, molto si attendono da lei. È trascorso molto tempo, da quando le riforme sono state invocate, senza che ad esse sia stato dato un avvio concreto: la sua esperienza, la sua ben nota concezione della moderna dinamica economica possono imprimere a tutti i nostri problemi l'attesa azione risolutiva.

Nel discorso conclusivo pronunziato nella mia qualità di relatore per la maggioranza in occasione della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1959-60 affermai che potevano ormai considerarsi concluse le due prime fasi della politica dei trasporti: quella della ricostruzione e quella del consolidamento, dopo le grandi distruzioni materiali e morali della guerra. Ora siamo entrati nella terza fase, quella dello sviluppo coordinato dei trasporti, fase che richiede quindi un grande impegno ed una visione completa di tutti i problemi che attendono ancora soluzione.

Sono certo che a lei non mancano né la volontà né la forza per soddisfare queste attese, ponendo concretamente mano alla realizzazione di un programma di organizzazione di tutta l'attività dei trasporti nel nostro paese, basato sui seguenti punti: istituzione del Consiglio superiore dei trasporti; trasformazione strutturale del Ministero dei trasporti con la creazione di organi propri per lo studio e l'impostazione di una realistica politica dei trasporti e per un più efficace controllo delle attività comprese nella sua giurisdizione; attribuzione al Ministero dei trasporti della competenza a disciplinare sia i trasporti aerei, sia quelli per le vie d'acqua interne ed i trasporti con oleodotti, nonché il passaggio al Ministero dei trasporti dell'azienda « Anas » e dell'ufficio costruzioni ferroviarie attualmente dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici; sollecita emanazione di una legislazione coordinata per una più organica disciplina di tutte le forme di trasporto; sollecita attuazione della riforma di struttura e dell'ordinamento degli enti statali interessati ai trasporti allo scopo di adeguare le strutture ai compiti della nuova politica dei trasporti.

Desidero infine sottolineare, particolarmente per quanto riguarda l'azienda delle ferrovie dello Stato, le seguenti necessità più urgenti: riforma delle strutture dell'azienda, accentuandone il carattere industriale ed

adeguando le funzioni ed i compiti degli organi responsabili alle mutate esigenze sociali ed economiche; revisione organica e regolamentazione definitiva dei provvedimenti concernenti il personale, che a causa della guerra hanno creato sperequazioni, scontenti, continue e disordinate rivendicazioni, le quali spesso provocano ulteriori provvedimenti isolati che il più delle volte ledono diritti acquisiti; eliminazione delle discriminazioni attualmente esistenti tra le diverse categorie del personale ferroviario, ai fini del raggiungimento di diversi limiti di età per il collocamento in quiescenza; equiparazione dello sviluppo di carriera dei funzionari dei vari servizi con l'eliminazione delle attuali, ingiuste e gravi sperequazioni; l'impegno di fare emanare, con la necessaria sollecitudine, la legge prevista dal primo comma dell'articolo 175 dello stato giuridico che dovrà fissare le nuove piante organiche delle varie categorie del personale ferroviario; attuazione di un programma di assunzioni adeguato alla nuova regolamentazione della durata settimanale di lavoro affinché la stessa possa avere pratica e completa applicazione: la mancanza di nuove assunzioni o la riduzione del loro numero riverserebbe sostanzialmente sui ferrovieri gli oneri del maggiore servizio che, seppure potrà dar luogo a compensi accessori per le prestazioni straordinarie, svuoterebbe il contenuto sociale delle conquiste realizzate attraverso la riduzione dell'orario lavorativo: sollecita approvazione del disegno di legge che modifica l'attuale disciplina delle disposizioni delle competenze accessorie per il personale ferroviario, rendendolo maggiormente adeguato a compensare la responsabilità, i rischi, la pericolosità del lavoro esplicato dai ferrovieri. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

Approvazioni in Commissione.

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

dalla I Commissione (*Affari costituzionali*):

PENAZZATO ed altri: « Istituzione dei ruoli organici di esperti (categoria direttiva) e di traduttori interpreti (categoria di concetto) presso il Ministero dell'interno » (379), *con modificazioni*;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

dalla II Commissione (Affari interni):

PENAZZATO ed altri: « Norme modificative ed integrative del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19, concernente gli ufficiali del corpo di pubblica sicurezza provenienti da sottufficiali e truppa in seguito a concorso » (1080), CRUCIANI: « Estensione al personale ausiliario, richiamato od assunto in servizio temporaneo di polizia del disposto dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19 » (1437), e SCARASCIA ed altri: « Estensione del disposto degli articoli 1 e 2 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19, al personale richiamato, ausiliario e aggiunto del corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (1755), *in un testo unificato e con il titolo*: « Norme modificative ed integrative del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19, concernente gli ufficiali del corpo di pubblica sicurezza provenienti da sottufficiali e truppa in seguito a concorso nonché il personale ausiliario, richiamato o assunto in servizio temporaneo di polizia » (1080-1437-1755);

VILLA RUGGERO ed altri: « Disposizioni a favore dell'Associazione nazionale famiglie caduti e dispersi in guerra e dell'Associazione nazionale vittime civili di guerra » (1246), *con modificazioni*;

dalla VIII Commissione (Istruzione):

CAIAZZA ed altri: « Parificazione del trattamento di carriera del personale direttivo dei convitti nazionali a quello del personale direttivo degli educandati femminili statali » (*Modificata dalla VI Commissione del Senato*) (1189-B);

dalla XI Commissione (Agricoltura):

« Provvidenze per le zone agrarie danneggiate da calamità naturali e provvidenze per le imprese industriali » (2295), *con modificazioni e dichiarando nello stesso tempo assorbite le proposte di legge (che saranno pertanto cancellate dall'ordine del giorno)*: MICELI ed altri: « Provvedimenti in dipendenza delle alluvioni verificatesi in Calabria, Lucania e Sicilia » (2175); MAGNO ed altri: « Concessione di prestiti di conduzione a coltivatori diretti » (207); AMICONI: « Contributi e provvidenze creditizie a favore delle piccole e medie aziende agricole nel Molise, di cui al decreto ministeriale 26 agosto 1958 » (735); COLITTO: « Concessione di mutui ad agricoltori danneggiati da avversità atmosferiche » (806); SORGI: « Provvidenze per le zone colpite dalle allu-

vioni del 1° e 2 aprile 1959 in provincia di Teramo e nel bacino del fiume Tronto » (1298); ROFFI ed altri: « Provvidenze a favore delle zone colpite dalla inondazione verificatasi nelle province di Ferrara e Rovigo nel novembre 1958 » (886); CASSIANI ed altri: « Provvidenze per le zone colpite dalle recenti alluvioni in Calabria » (1830); ZURLINI ed altri: « Provvidenze in favore delle zone colpite dalle alluvioni, dissesti idrologici e calamità atmosferiche verificatesi nella regione Emilia-Romagna e nel territorio della provincia di Mantova a destra del Po dal 10 dicembre 1959 al 31 maggio 1960 » (2200); TRIPODI e CASALINUOVO: « Provvedimenti per le zone della Calabria colpite dalle intemperie dell'autunno 1959 » (1814).

Si riprende la discussione.

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

CAIAZZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, già nella discussione del bilancio dell'anno scorso presi la parola per richiamare l'attenzione della Camera su un problema limitato che interessa una zona della provincia di Firenze, il Mugello: si tratta della linea ferroviaria faentina.

Questa linea è una delle poche che collegano l'Adriatico al Tirreno. Essa fu distrutta dalla guerra. Nel processo di ricostruzione così dinamico che si realizzò nell'immediato dopoguerra e portò ai risultati che tutto il paese ha apprezzato, vorrei dire che tutto il mondo ha ammirato, la ricostruzione della ferrovia faentina fu trascurata. Si considerò, fin dal primo momento, questo problema come un problema secondario, marginale. In realtà è un problema che, se fra i tanti del paese può essere considerato, visto a sé stante, marginale, per quella zona, per il Mugello e per l'alta Romagna, non è affatto marginale, ma è un problema vitale.

Infatti, la situazione del Mugello è particolarmente triste per un fenomeno di spopolamento che va aggravandosi di giorno in giorno, e la ricostruzione integrale della linea faentina contribuirebbe molto ad attenuare questo fenomeno ed a creare condizioni diverse, più favorevoli, per uno sviluppo economico della zona.

L'anno scorso, proprio intervenendo su questo bilancio, esposi cifre e percentuali di questo spopolamento e feci notare che, a mano a mano che ci si avvicina alla città di Firenze, lo spopolamento diminuisce, perché

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

tutto è legato al problema delle comunicazioni.

Vale la pena di notare come la massa degli operai che da Marradi si trasferisce ogni giorno a Firenze per ragioni di lavoro, è costretta a partire alle 4 del mattino, per far ritorno in sede al più presto alle 22 di sera. Questo ci dice quale sia il disagio che deriva a quelle popolazioni dalla mancata ricostruzione integrale della linea faentina.

È vero che sono stati adottati provvedimenti, è vero che si è cercato di ovviare in qualche modo; ma come si è ovviato? In questo modo: facendo pagare ai viaggiatori sull'attuale tratto in funzione fino a Firenze, e cioè per un percorso molto più lungo, il prezzo del biglietto che si avrebbe se fosse in funzione il tratto più breve San Piero a Sieve-Vaglia-Firenze, che si chiede di ricostruire. Allo stato attuale delle cose, la ferrovia, venendo da Faenza, giunge a Borgo San Lorenzo e da qui perviene a San Piero a Sieve, facendo una leggera deviazione. Da San Pietro a Sieve a Firenze il tratto è di appena 29 chilometri. Ebbene, giunti a San Piero a Sieve chi volesse continuare per Firenze per ferrovia dovrebbe tornare indietro arrivare a Borgo San Lorenzo, pervenire a Pontassieve e qui innestarsi sulla linea Roma-Firenze, cioè allungare di oltre 30 chilometri il percorso.

Allora, ci vien fatto di domandare se tutto questo sia utile alla stessa amministrazione ferroviaria, alla quale, per altro, va dato atto di aver cercato di alleviare in parte il disagio dei lavoratori che ogni giorno devono recarsi a Firenze col provvedimento accennato.

Già feci notare, in altra occasione ed anche in Commissione, che questa ferrovia da ricostruire è lunga appena 29 chilometri e che si deve tener presente che per ben 10 chilometri, e precisamente per il tratto Firenze-Caldine, è fornita di tutte le opere d'arte necessarie che costituiscono il peso maggiore per la ricostruzione. Praticamente, la ricostruzione si ridurrebbe al maggior onere derivante dalla messa in opera di appena 19 chilometri di linea.

Ora, per 19 chilometri, in quanto per gli altri 10 chilometri si tratterebbe semplicemente di porre in opera le rotaie, si lascia monca una ferrovia che può assolvere ad una funzione importante. Infatti, l'utilità della linea va vista non soltanto dal punto di vista degli interessi di questa massa operaia, che già di per sé consiglierebbero la ricostruzione (in quanto un servizio pubblico se-

condo me non deve tener conto dell'aspetto tipicamente contabile e non deve far leva esclusivamente sull'aspetto economico), ma la ricostruzione deve essere esaminata come un servizio per la collettività, anche se per ipotesi la ricostruzione presentasse uno svantaggio sul piano economico in quella zona, svantaggio che potrebbe essere largamente compensato da altri settori dove svantaggi non avrebbero luogo.

Ad ogni modo, la linea è necessaria per questi operai e serve allo sviluppo economico del Mugello, serve ad attenuare il fenomeno dello spopolamento della montagna, e può servire anche come collegamento tra il porto di Ravenna, in continuo sviluppo, ed il porto di Livorno egualmente in sviluppo attraverso, ad esempio, il dirottamento di merci e materiali in traffico notturno su questa linea.

Inoltre, vi è anche un problema di ordine militare e non deve sembrare strano che si debba parlare anche di questo aspetto, ma la realtà della vita di un popolo deve anche tener conto di ciò; e questa linea può rappresentare un ottimo raccordo di importanza militare.

Non dobbiamo dimenticare che anche la strada parallela alla ferrovia ha avuto una rivalutazione migliore proprio per l'importanza che rivestono le comunicazioni tra il Tirreno e l'Adriatico.

Vi è, infine, un'altra osservazione da fare e cioè: questa zona che gravita su Firenze, attraverso un servizio più celere e più rapido, potrebbe diventare la periferia di Firenze e, naturalmente, chi oggi, per ragioni di lavoro, si vede costretto ad abbandonare questa zona, questi paesi, per stabilirsi a Firenze aggravando quel fenomeno dell'urbanesimo da tante parti lamentato, potrebbe rimanersene agevolmente nella sua casa con beneficio economico non indifferente.

Si è parlato da certi uffici responsabili del Ministero dei trasporti della antieconomicità della linea e si è fatto perno su di essa arrivando addirittura a dire che il costo della ricostruzione è quanto mai gravoso. La realtà è che, se si fosse fatta in tempo, non sarebbe stata gravosa come oggi si afferma. Tuttavia, nonostante il tempo passato, la cifra occorrente si aggira sul miliardo e mezzo, mentre gli uffici affermano che occorrerebbero due miliardi. Voglio pure accettare per buona questa cifra e ritengo che, per l'interesse di una zona come quella del Mugello e dell'alta Romagna, due miliardi, fra i tanti che si spendono, e non sempre, credo, oculatissima-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

mente, in ogni caso e in ogni circostanza, non costituiscono un peso insopportabile.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. Onorevole Caiazza, non dica questo, perché in tal modo ella porta argomenti contrari alla sua tesi. Non ogni miliardo, ma ogni lira dobbiamo spendere bene, ogni lira dobbiamo difendere.

CAIAZZA. Intendevo dire, onorevole ministro che, se anche la spesa ammontasse a due miliardi, questa somma non sarebbe spesa male, in quanto ritengo che sarebbe produttiva.

FERRARI AGGRADI, *Ministro delle partecipazioni statali e ad interim dei trasporti*. In questo senso mi associo alle sue considerazioni.

CAIAZZA. L'importanza di questa ricostruzione è stata riconosciuta anche da uomini di Governo, anche dai ministri che l'hanno preceduto.

MACRELLI. Il problema l'abbiamo segnalato all'attenzione del Governo fin dal 1946.

CAIAZZA. Si è parlato dell'argomento nel 1946, nel 1956, nel 1958, nel 1959 e recentemente l'ex ministro ai trasporti senatore Angelini, in una lettera del dicembre 1959 al ministro Zaccagnini, in dichiarazioni pubbliche ad altri colleghi deputati, rispondendo a me in sede di discussione del bilancio dei trasporti dell'anno scorso e all'onorevole Macrelli, affermava che si voleva la ricostruzione integrale della linea faentina. Fu detto che era una questione di denaro e che la ricostruzione stessa sarebbe stata finanziata con la seconda fase del piano quinquennale. Questa fase è entrata già in attuazione, ma nel bilancio attuale non troviamo la somma per la ricostruzione di quella ferrovia.

Allora il ministro Angelini disse che entro il 15 febbraio 1960 il progetto di ripristino sarebbe stato licenziato dal consiglio di amministrazione delle ferrovie, ma il 18 febbraio lo stesso ministro mi scriveva comunicandomi che « gli elaborati del progetto per il completamento della ricostruzione della linea Firenze-Faenza sono in corso di allestimento e verranno ultimati fra breve tempo ».

Non faccio questione di date. Mi limito semplicemente a richiamare l'attenzione su un fatto fondamentale, cioè che non è stato negato mai ufficialmente dagli uomini di Governo il valore della linea faentina. Se una negazione vi è stata, essa è venuta da parte degli uffici del Ministero, ma ormai erano state superate tutte le difficoltà nell'ultima fase della permanenza dell'onorevole Ange-

lini al Ministero dei trasporti. E invece si è approfittato del momento del trapasso dei poteri per ritornare indietro, non di un anno ma di parecchi anni, fino al punto di far ritenere addirittura difficile e quasi improbabile la ricostruzione stessa.

Tale è, onorevoli colleghi, il senso di una lettera dell'8 giugno 1960 del direttore generale delle ferrovie dello Stato, nella quale si dice che nella prima *tranche* del piano 1960-61 la faentina non è compresa (e lo sapevamo), che la sua costruzione non è considerata urgente né indifferibile (il che contestiamo), e che non si sa neppure se entrerà nel programma (e questo ci rattrista, ci addolora e ci preoccupa).

Ma, onorevole ministro, noi abbiamo ancora fiducia: io personalmente ho fiducia in lei, nel suo attaccamento al Mugello, perché so che tante sue memorie sono legate a questa bella terra. Ebbene, è a queste memorie che faccio appello, affinché ella voglia superare tutte le difficoltà, rompere ogni indugio e provvedere anche ad un primo stanziamento di pochi milioni per iniziare i lavori, tranquillizzando quelle popolazioni che oggi sono preoccupate e agitate, assicurandole che il ministro e il Governo non hanno dimenticato il problema, anzi vogliono risolverlo — anche se non con l'urgenza che il caso richiede — sia pure attraverso stanziamenti diluiti in vari esercizi.

Quello che più si attende in questo momento è proprio un'assicurazione, signor ministro. Di assicurazioni ne hanno avute tante quelle popolazioni, attraverso telegrammi e lettere dei deputati, tra cui anche qualche mio telegramma, e attraverso dichiarazioni, lettere e telegrammi dei suoi predecessori, onorevole ministro. A distanza di tanti anni, quella gente non crede più ai telegrammi, alle lettere, alle parole: crederebbe soltanto se vedesse gli operai riprendere i lavori, se vedesse ritornare il treno su quella linea nella quale per tanti anni non ha risuonato il fischio delle vecchie vaporiere o il rumore stridente delle nuove locomotive.

Onorevole ministro, ho fiducia in lei. Ecco perché in Commissione non ho insistito sulla votazione del mio ordine del giorno e mi sono accontentato che ella lo abbia accolto come raccomandazione, ritenendomi pago della sua assicurazione che avrebbe cercato concretamente di andare incontro a queste esigenze. E per questo che sollecito, onorevole ministro, ogni suo sforzo per tranquillizzare quelle popolazioni, affinché si possano riprendere quei lavori che tutti attendono, che tutti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

attendiamo, non da ieri, non da un anno, ma da quindici anni. (*Applausi al centro*).

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

BASILE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, si è parlato abbastanza della concorrenza tra rotaia e strada, ma questo riguarda soltanto le piccole e medie distanze. Mi vorrei fermare ora sul problema delle grandi distanze. Data la configurazione geografica del nostro paese, penso che la distanza abbia gli stessi effetti delle barriere doganali. Mentre noi vogliamo smantellarle gradualmente e ogni anno aboliamo una parte delle tariffe doganali, la barriera della distanza rimane permanente per i prodotti agricoli che si trovano a mille o 1500 chilometri dai mercati internazionali. E siccome la vendita delle derrate agricole all'estero è essenziale per l'agricoltura e per il commercio di esportazione, penso che questo problema meriti l'attenzione della Camera.

La grande distanza aumenta enormemente il costo del trasporto dei prodotti della terra: bisogna limitare le spese e il costo, non soltanto a favore del produttore ma anche del consumatore, senza imporre intollerabili sacrifici all'agricoltura povera e tecnicamente più arretrata che è soffocata dall'oceano di tribolazioni fiscali.

Ora, per incoraggiare la coordinazione tra produzione e consumo dei prodotti alimentari e per la conquista dei mercati europei di cui abbiamo bisogno, è necessario ridurre le tariffe ferroviarie. Ciò avrà delle grandi conseguenze. Vi sono, per esempio, dei paesi europei che consumano pochissimi prodotti vegetali. L'Olanda consuma 36 chilogrammi all'anno per abitante di frutta e di ortaggi, la Svezia 25 chilogrammi. Noi potremmo aumentare di molto le vendite, in questi paesi, diminuendo il prezzo dei trasporti. Così pure aumenterà l'esportazione di vini dall'Italia per la Germania riducendo il costo dei trasporti, tenendo conto della minore distanza che devono percorrere i vini francesi per giungere sul territorio tedesco.

Lo Stato, per aiutare le specializzazioni produttive e le divisioni del lavoro che migliora la qualità dei prodotti, deve rendere facili ed economiche le esportazioni per favorire lo sviluppo armonico delle varie regioni specie di quelle più depresse. Noi non abbiamo vie fluviali, né canali o bacini navigabili, e lo strumento degli scambi con l'Europa centrale è la ferrovia. Le tariffe differenziali, che non risolvono del tutto

questo problema di giustizia interessante tutta l'economia nazionale, non sono in contrasto con i criteri tecnici di una gestione economica.

Per ridurre le spese si può fare qualche cosa. Si potrebbero aggiungere ai treni internazionali delle vetture merci di materiale leggero come l'alluminio. I carri merci delle nostre ferrovie sono, infatti, troppo pesanti. Per il trasporto dei prodotti vegetali e delle primizie che bisogna c'è di usare gli stessi carri pesanti in grado di trasportare dei carri armati?

L'alluminio potrebbe contribuire moltissimo sia al miglioramento delle costruzioni classiche, sia alla concezione di soluzioni originali particolarmente vantaggiose. L'alluminio che ha guadagnato i suoi titoli di nobiltà nelle costruzioni aeronautiche, dove ha permesso delle realizzazioni di giganti come il *Boeing* di 137 tonnellate di carico, ha fatto progressi anche nella costruzione delle navi e dei veicoli stradali e ferroviari. Ho visto vetture che, fatta eccezione per il telaio e l'ossatura, sono tutte di alluminio, senza parlare qui ora dei treni su pneumatici, che da molti anni sono in servizio in Svizzera. Carri a scarico automatico per il trasporto di sale, di fertilizzanti, di prodotti chimici, carri refrigeranti e carri merci con pareti e tetto scorrevoli e apribili, in alluminio, potranno rendere più celere il traffico delle merci e migliorare gli scambi.

Il guadagno di peso che dà l'alluminio si aggiunge a qualità di altro genere, come la resistenza agli attacchi atmosferici, senza dire poi che questo metallo leggero è talmente solido che si può fare in alluminio anche il dispositivo dei ganci di attacco per carri merci: l'ho visto recentemente ad una esposizione di moderni mezzi ferroviari a Strasburgo.

Ciò vorrebbe dire aprire la via ad una importante cooperazione tra l'industria dell'alluminio e il servizio ferroviario nel rinnovo del materiale che ogni anno si deve costruire per lo sviluppo dei traffici.

Quando avremo organizzato più modernamente il servizio merci della ferrovia, potremo pensare anche a un più rapido servizio di trasporto aereo delle primizie e dei fiori.

Nel settentrione d'Europa si vendono tanti fiori senza profumo; non v'è casa europea senza fiori. E perché non portare in queste case la gioia, gli odori e la poesia dei nostri fiori così deliziosi e profumati insieme con la nostra frutta? Bisogna incoraggiarne in tutti i modi l'esportazione. Si potrebbero

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

concedere all'esportazione condizioni di pagamento dilazionato per il costo del trasporto ferroviario, il cui pagamento potrebbe essere garantito dalla merce che sarà venduta. Effettuata la vendita, il Ministero del commercio con l'estero potrebbe trattenere sulla valuta il prezzo del trasporto da versare alle ferrovie. Più semplicemente si potrebbe pagare la spedizione ferroviaria a novanta giorni con rilascio di tratta accettata, cioè dopo avere ricevuto il prezzo della vendita. Io ho proposto addirittura al Consiglio d'Europa, a Strasburgo, che gli Stati europei garantiscano meglio reciprocamente il pagamento delle merci importate, essendo più facile per lo Stato che riceve la merce farla pagare alla consegna dal compratore connazionale, mentre il lontano esportatore spesso resta disarmato davanti alle contestazioni che il commerciante importatore solleva per avere un pretesto che gli consenta di ottenere riduzioni del prezzo.

Non tratto qui i dettagli della riforma da me proposta, per quanto riguarda, per esempio, la perizia d'ufficio, in caso di contestazione sulla merce, per evitare tante speculazioni litigiose. Tutto ciò servirebbe, comunque, ad eliminare anche il movimento a fornice che fa aumentare le importazioni e diminuire le esportazioni diminuendo i rischi delle vendite, con lo scopo di assicurare anche l'equilibrio della bilancia dei pagamenti e di sviluppare la produzione delle derrate agricole nelle zone depresse che hanno limitate capacità di consumo e un basso tenore di vita, e devono, sì, industrializzarsi, ma devono anche cominciare ad industrializzare l'agricoltura.

Ho proposto a Strasburgo anche di ridurre le tariffe ferroviarie nei paesi europei per il trasporto dei prodotti alimentari e delle macchine agricole. È evidente che il maggior consumo e la conseguente maggiore produzione di derrate agricole renderanno necessaria una maggiore importazione di fertilizzanti e di macchine, per cui si avrà il doppio vantaggio di occupare nuove forze lavorative sia nell'agricoltura delle nostre zone depresse, sia nelle fabbriche delle città industriali.

Una politica ferroviaria che si proponga tale scopo può realizzarsi facilmente, ogni paese europeo che aderisca alla riduzione delle tariffe nel percorso del suo territorio riceverà vantaggi identici a quelli dei paesi che sul loro territorio avranno concesso uguali riduzioni. Chi in definitiva ne trarrà vantaggio sarà il consumatore.

A mio giudizio, le tariffe ferroviarie possono essere ridotte del 50 per cento e anche più, almeno in un tempo successivo, con nessun danno e coi benefici, anzi, che ho già illustrato. Se, per esempio, la Germania sul suo territorio concederà una riduzione del genere per le merci provenienti da altri paesi; uguale riduzione potrà essere concessa dagli altri paesi per i prodotti tedeschi in essi importati. In tal modo il beneficio si compenserà, con vantaggio reciproco e con rilevante diminuzione dei prezzi al consumo.

È auspicabile che l'Italia aderisca alla mia proposta di questo accordo internazionale, che avrà certo benefici risultati.

Qualche accenno alle esigenze della viabilità minore.

Un primo problema urgente è quello di favorire i collegamenti tra i piccoli centri, soprattutto i servizi con le scuole.

Un secondo problema è quello di eliminare i passaggi a livello. Si nega che debba provvedervi la ferrovia, che considera il problema di competenza del Ministero dei lavori pubblici. È lo Stato, comunque, che deve provvedere. Mentre nelle città si fanno metropolitane e sottopassaggi per i pedoni e per le automobili, dobbiamo deplorare che con la tecnica del rinvio e sterili promesse di buone intenzioni, lo Stato si dedichi a risolvere i problemi meno urgenti come quello di dare autostrade a chi ha già strade perfette, trascurando i bisogni delle zone più depresse e delle regioni meno sviluppate.

Così vi è pure il problema degli sprechi da eliminare. Sono sprecati i miliardi spesi per i 700 metri della galleria Lucca-Pietrasanta, sprecati otto miliardi per la linea Trento-Malè e altri miliardi spesi per dare più rapide e comode comunicazioni a linee già privilegiate.

Vi sono poi rotaie antiquate senza traffico, che hanno spese che superano 13 volte l'introito e possono sostituirsi con autolinee. Converrebbe dare il posto gratuito su autobus ai viaggiatori di certe linee passive, veri rami secchi ferroviari di cui il Tesoro paga le perdite. Mentre la spesa è di lire 2,44 al chilometro per le ferrovie dello Stato, è di lire 3,55 per queste ferrovie in concessione a privati. Dal 1952 lo Stato ha concesso contributi e sussidi per 34 miliardi e 340 milioni. Ma perché lo Stato non si assicura una partecipazione agli utili quando vi sono?

È non parlo ora qui degli sprechi monumentali per rifare stazioni efficienti ed esistenti come quelle di Milano e di Napoli, mentre si obliano necessità indilazionabili come il raddoppio del binario sulla Messina-

Ragusa, di cui mi sono occupato più volte, e come il potenziamento di linee sature di traffico, che non sono più in grado di assorbire il volume della crescente produzione agricola e industriale, come quella di Siracusa. La Sicilia è rimasta creditrice delle ferrovie secondarie e rimane, con la Sardegna, la regione che ha il minore sviluppo ferroviario in proporzione alla superficie, come risulta dai dati che ho e che non indico, riservandomi, se mai, di chiedere che siano messi a verbale.

Concludendo, lamento che il bilancio dei trasporti riproduca i difetti e gli errori denunciati in passato.

Voterò quindi contro il bilancio auspicando una politica di trasporti che sodisfi le esigenze dell'economia nazionale. (*Applausi*).

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

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, durante l'esame di questo stato di previsione nella X Commissione ho avuto l'onore di richiamare l'attenzione del ministro dei trasporti su alcuni problemi a mio avviso fondamentali per una politica dei trasporti ferroviari in Sardegna, in relazione ai fatti nuovi che nell'isola sono maturati nel corso di quest'anno.

I fatti nuovi sono sostanzialmente tre: 1°) la prossima entrata in servizio delle navitraghetto per i collegamenti tra la Sardegna e il continente; 2°) il varo, da parte del Parlamento, della legge per la costruzione della supercentrale termoelettrica del Sulcis; 3°) l'impegno del Governo di presentare prossimamente la legge per l'attuazione del piano per la rinascita economica e sociale della Sardegna.

Ella, onorevole ministro, nell'intervento davanti alla stessa Commissione, a conclusione del dibattito sullo stato di previsione, ha fatto delle affermazioni alle quali credo utile richiamarmi.

Ella, infatti, ha detto, fra l'altro, che « occorre che ci si muova su un piano di concretezza e di realismo » e che « ciò che merita di essere soprattutto sottolineato è che i trasporti costituiscono uno degli strumenti fondamentali della nostra politica di sviluppo e devono senz'altro essere considerati come un settore propulsivo e al tempo stesso determinare l'espansione complessiva delle attività produttive ». Ella ha pure affermato che « nei settori propulsivi noi siamo impegnati ad attuare concretamente un determinato volume di investimenti, senza dei quali si determinerebbero pause o ritardi » (mi permetto di sottolineare queste sue parole « pause o ri-

tardi ») « nel processo di sviluppo economico ». E continuando: « Ne consegue — ella ha aggiunto — che gli interventi in tali settori devono essere interventi qualificati ed ispirati ad obiettivi ben definiti, in quanto la politica di sviluppo non mira soltanto a risultati di ordine quantitativo, ma deve realizzarsi in modo armonico, in riferimento sia ai vari settori produttivi sia alla esigenza di una equilibrata distribuzione delle attività e dei redditi in tutto il territorio nazionale ».

Altra sua affermazione interessante è « che il settore dei trasporti si muove oggi con un dinamismo mai prima di ora verificatosi, più rapido ancora di quello in atto in altri settori. Il fenomeno del superamento tecnico proprio delle fasi di sviluppo economico si manifesta nel campo dei trasporti con particolare accentuazione, per cui si rende necessario il massimo impegno nell'adeguare tempestivamente i mezzi alle nuove esigenze della tecnica e nel valutare concretamente le possibilità e le convenienze economiche ».

Esaminando poi gli altri obiettivi fondamentali della politica dei trasporti, ella, onorevole ministro, ci ha detto che tali obiettivi sono: eliminazione delle possibili strozzature, avvicinamento dei centri di produzione e di consumo, collegamento del nostro mercato con quello europeo e mondiale.

Ho voluto citare queste parti generali del suo discorso in Commissione, non solo perché sono concetti giusti fondamentalmente (sui quali non possiamo che concordare e che, del resto, furono più volte enunciati anche dalla nostra parte nei dibattiti sulla politica dei trasporti fatti durante l'esame degli stati di previsione da dieci anni a questa parte), non soltanto perché ritengo che questi concetti debbano, oltre che essere enunciati, anche veramente attuati nella pratica, ma soprattutto perché questi concetti calzano bene alle esigenze attuali della Sardegna, nella quale è, appunto, in corso un processo di sviluppo economico che ha importanza non soltanto regionale, ma anche nazionale, se è vero, come è vero, che il problema sardo è un problema che interessa tutta la nazione.

Per muoversi oggi in Sardegna su un piano di concretezza e di realismo, come ella dice, onorevole ministro, per evitare che nello sviluppo economico dell'isola si producano pause o ritardi oltremodo dannosi, perché la politica di sviluppo della Sardegna possa realizzarsi in modo armonico, perché siano adeguati tempestivamente i mezzi alle nuove

esigenze dell'isola, perché tutto ciò avvenga, è necessario che i problemi dei trasporti ferroviari in Sardegna siano considerati con la massima attenzione e con carattere d'urgenza nella politica del Ministero dei trasporti.

Ella, dunque, signor ministro, ha parlato di « strozzature da eliminare » come uno degli obiettivi fondamentali d'una politica dei trasporti. Ma quali sono state le strozzature che in Sardegna hanno soffocato lo sviluppo economico dell'isola per tanto tempo, per quanto concerne i trasporti?

Per quanto riguarda le comunicazioni interne dell'isola, le strozzature sono state le seguenti: 1°) la scarsità generale della rete ferroviaria; 2°) la divisione della rete ferroviaria in due sistemi: il sistema delle ferrovie statali, che coprono solo 420 chilometri a scartamento normale, e il sistema delle ferrovie a scartamento ridotto, cioè ferrovie secondarie in concessione all'impresa privata, per un chilometraggio doppio di quello statale: prima di 950 chilometri circa, ora di 810 chilometri, dopo il taglio di alcuni cosiddetti « rami secchi ».

E qui la strozzatura è stata rappresentata dal fatto che è mancato un normale collegamento, non solo fra il sistema statale e quello a scartamento ridotto in concessione, ma altresì, all'interno di questo secondo sistema, è mancato un collegamento tra i diversi gruppi di ferrovie a scartamento ridotto, che sono sostanzialmente tre: strade ferrate sarde (a nord dell'isola), ferrovie complementari (al centro) e ferrovie meridionali (nel sud dell'isola).

Quali danni questa strozzatura abbia rappresentato per la Sardegna è ben noto. Essa ha creato difficoltà gravissime alla circolazione ferroviaria interna, soprattutto per il movimento delle merci.

Ma un altro non meno grave aspetto di questa strozzatura è rappresentato dal comportamento delle ditte concessionarie private che, pur intascando le sovvenzioni dello Stato, hanno lasciato logorare e deperire gli impianti, il materiale e le attrezzature senza provvedere tempestivamente al loro rinnovo, ad un'adeguata manutenzione, agli aggiornamenti necessari e all'adeguamento ai progressi della tecnica. Solo in questi ultimi anni, con l'ammodernamento di alcuni tronchi (la cui spesa è stata coperta per il 75 per cento con stanziamenti statali), si è posto in parte riparo allo stato pietoso delle ferrovie in concessione.

Per quanto concerne le comunicazioni fra la Sardegna e il continente (cioè le comunicazioni esterne), la strozzatura — che è stata poi la più grave — è stata quella della mancanza di collegamento ferroviario diretto e continuativo fra la Sardegna e il continente, il che ha creato una situazione di netta inferiorità per l'isola. Vi è stato solo un collegamento marittimo affidato in esclusiva ad una società di navigazione, la Tirrenia, che per decenni ha fatto i comodi suoi senza preoccuparsi dei danni che i suoi criteri particolaristici di esercizio della linea marittima principale (la Olbia-Civitavecchia) arrecavano ed ancora arrecano all'economia della Sardegna, nell'assoluta indifferenza — e spesso con la complicità — dello Stato.

È stata necessaria una lunga lotta del popolo sardo, dei suoi uomini responsabili e rappresentativi, perché finalmente gli organi dello Stato si decidessero a fare qualcosa per eliminare questa ormai intollerabile strozzatura.

Fra breve dovranno entrare in funzione le navi-traghetto. La costruzione di due unità, che verranno adibite al servizio fra il continente e la Sardegna, pare sia in fase avanzata. La loro entrata in linea è prevista per il 1961. Sono già in corso i lavori per la costruzione delle invasature per le navi-traghetto nei due punti terminali di Civitavecchia e di golfo Aranci.

L'entrata in servizio delle navi-traghetto viene finalmente ad eliminare la più grave strozzatura e a dare alla Sardegna la possibilità di un collegamento diretto con il continente. Si tratta di un notevole passo in avanti.

A questo punto si pone il problema del pericolo di una nuova strozzatura. Il fatto che con l'entrata in linea delle navi-traghetto si possa effettuare un servizio diretto di vagoni ferroviari dal continente alla Sardegna e viceversa che aumenterà la circolazione dei vagoni ferroviari sulla rete statale dell'isola, potrà in breve tempo creare condizioni tali per cui questa rete, non ancora ammodernata, non potrà far fronte alle esigenze del traffico. Saranno centinaia e centinaia di vagoni (e per lo sviluppo economico della Sardegna ci auguriamo che aumentino continuamente) che dovranno circolare sulla rete sarda, che dovranno portare merci dal continente, che dovranno prendere merci dalla Sardegna e portarle nel continente.

Il servizio traghetti, sia pure limitatamente ad una prima coppia di navi, tra la costa nord-occidentale della Sardegna e Civi-

tavecchia, consentirà — secondo la valutazione fatta dal gruppo di lavoro che ha elaborato il programma di interventi nel quadro del piano di rinascita — di trasportare da 400 a 500 mila tonnellate all'anno nei due sensi.

È evidente che lo sviluppo di questi traffici porterà nei prossimi anni ad un ingombro nella rete ferroviaria in quanto, come ben sa l'onorevole ministro, non vi sono in Sardegna tratti importanti di doppio binario che facilitino la circolazione dei vagoni ferroviari.

Si pone quindi per il Ministero dei trasporti il problema di porre la rete ferroviaria statale in condizione di poter far fronte alle nuove esigenze che verranno a crearsi con l'entrata in servizio, nel 1961, delle navi-traghetto. Vi sono tratti della ferrovia statale in Sardegna che già ora esigono il raddoppio del binario. Con la maggiore circolazione di carri ferroviari, che si avrà con l'entrata in servizio delle navi-traghetto, questa esigenza diventerà ancora più pressante. Se è vero, come è stato detto, che la politica del Ministero dei trasporti tende al raddoppio dei binari sui tratti più importanti delle nostre ferrovie, questo problema si pone particolarmente per la Sardegna in vista della situazione che verrà a crearsi nel prossimo futuro.

Secondo problema importante è quello della elettrificazione delle ferrovie in Sardegna. Ella, onorevole Ferrari Aggradi, come ministro delle partecipazioni statali, ha portato in Parlamento il disegno di legge per la costruzione della supercentrale termoelettrica. La legge è stata approvata il 25 maggio scorso dalla Camera e l'8 luglio dal Senato. Si tratterà ora di procedere alla costruzione di questa supercentrale di una potenza installata in centrale di 400 mila chilowatt in una prima fase, mentre in una seconda fase è previsto l'ampliamento di detta centrale fino alla potenza di 600 mila chilowatt installati. Essa darà quindi disponibilità notevoli di energia elettrica a basso costo alla Sardegna. Noi riteniamo che per questa disponibilità di energia elettrica a basso costo, uno dei primi utenti di essa dovrebbero essere proprio le ferrovie. L'energia elettrica a buon mercato prodotta dalla supercentrale del Sulcis potrà essere convenientemente utilizzata per elettrificare in Sardegna le ferrovie dello Stato.

In vista dunque della costruzione, nel giro di alcuni anni, della nuova centrale, è necessario che il Ministero dei trasporti si appresti a predisporre in tempo i piani necessari per questa trasformazione, che devono prevedere in un primo tempo la elettrificazione di almeno

i più importanti tratti della rete ferroviaria statale sarda.

Il terzo problema che oggi si pone per la Sardegna è quello della prossima (auguriamoci . . .) attuazione del piano per la rinascita economica e sociale dell'isola. Non voglio attardarmi a tracciare un quadro delle attività che dovranno svilupparsi attorno a questo grandioso piano di sviluppo economico della regione sarda. Il Governo si è impegnato a presentare davanti al Parlamento il relativo disegno di legge. Sarà questo Governo, se ne avrà il tempo, o il Governo successivo se questo, come ci auguriamo, non durerà. In ogni modo il piano dovrà essere attuato ed esso, come l'onorevole ministro ben sa, prevede una serie di iniziative nei campi più diversi, dall'industrializzazione allo sviluppo dell'economia agricola, e ad un vasto programma di opere pubbliche.

Dall'attuazione del piano deriverà un immenso sviluppo di attività e di lavoro ed in conseguenza di ciò si pone il problema di un adeguamento del sistema dei trasporti. Si tratta, in modo particolare, di eliminare le strozzature attualmente esistenti in conseguenza del mancato collegamento tra la rete ferroviaria statale e quella a scartamento ridotto e fra i diversi settori delle ferrovie a scartamento ridotto. Il permanere di queste strozzature potrebbe rappresentare una grave minaccia e costituire un ostacolo e una remora all'attuazione del piano di rinascita dell'isola.

Il piano prevede l'assorbimento di oltre duecentomila nuove unità lavorative e comporterà un notevole movimento di materiali da costruzione all'interno dell'isola. Di ciò deve tener conto sin da ora il Ministero dei trasporti, per far sì che vi sia uno sviluppo armonico delle diverse attività e perché i trasporti stimolino e favoriscano, e non finiscano invece con l'ostacolare, lo sviluppo dell'economia sarda.

Avevamo presentato in proposito un ordine del giorno durante il dibattito in sede di Commissione. Abbiamo poi rinunciato a portarlo in aula in quanto il ministro ha accettato un ordine del giorno concordato fra i diversi parlamentari sardi intervenuti ai lavori della Commissione e nel quale si prende l'impegno di porre allo studio del Ministero dei trasporti i problemi dello sviluppo della rete ferroviaria sarda e del collegamento fra tale sviluppo e l'attuazione del piano di rinascita.

Noi abbiamo voluto sottolineare in aula l'importanza di questo impegno anche se non è precisato nei particolari come volevamo,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

poiché desideriamo che esso non resti una affermazione generica, ma sia tenuto presente dal Ministero come qualcosa sul quale è necessario in un prossimo futuro fare degli studi, sì che i desideri che sono nella coscienza dei sardi possano esser veramente soddisfatti.

Concludendo, riaffermiamo l'esigenza che la politica del Ministero dei trasporti in Sardegna si adegui a quelle che sono le sue necessità: si affrontino le strozzature ancora esistenti nell'isola, si elimini e poi si favorisca un armonico sviluppo di tutta l'economia sarda. (*Applausi a sinistra*).

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

PREARO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, l'argomento che intendo trattare, sia pure brevemente, riguarda l'esportazione ortofrutticola in relazione al parco dei carri refrigeranti. Dai dati ufficiali dell'Istituto centrale di statistica si rileva che gli incrementi della produzione ortofrutticola, nell'ultimo sessennio, sono da considerare fra i più interessanti dell'economia italiana. È un settore che ha assunto uno sviluppo ed una ripercussione nei vari settori che non ha precedenti. Esso ha riflessi tanto nel campo economico, quanto in quello sociale, perché interessa l'agricoltura, il commercio, l'industria e costituisce un potente mezzo di acquisizione di valuta estera.

Dal 1954 al 1959, nella produzione della frutta fresca si è passati da 21,8 milioni a ben 39 milioni di quintali, con un incremento del 78,9 per cento; negli ortaggi da 42 milioni a 59,4 milioni, con un incremento del 40 per cento; negli agrumi e nelle patate rispettivamente si sono avuti incrementi del 26,7 per cento e del 23,5 per cento. Complessivamente si è passati da 111 milioni di quintali del 1954 a 154,5 milioni di quintali del 1959.

Tutto fa prevedere che questo impulso non si è esaurito; anzi, fattori di carattere economico e sociale fanno prevedere ulteriori passi in avanti. Comunque, se gli incrementi dovessero mantenersi sullo stesso ritmo verificatosi nel recente passato, si può prevedere che nel 1965 la produzione ortofrutticola raggiungerà oltre i 215 milioni di quintali.

All'aumento della produzione fa riscontro un notevole aumento delle esportazioni. Infatti, mentre nel 1951 si sono esportati 11 milioni 398 mila quintali per un valore di 94,6 miliardi di lire, nel 1956 si sono esportati 17 milioni 621 mila quintali (aumento del 55 per cento) per un valore di 174,8 miliardi, nel 1959 si sono esportati 23 milioni

400 mila quintali per un valore di 177 miliardi.

Se passiamo ad esaminare il numero dei carri interessati all'esportazione di detto contingente, noi vediamo che dai 78 mila carri caricati nel 1930 (cioè 30 anni fa), si è passati a 129 mila nel 1951, a 240 mila nel 1959, cioè quasi il doppio nel tempo di 8 anni, mentre i carri refrigeranti caricati, da 38 mila nel 1951, sono passati a 105 mila nel 1959, il che vuol dire che sono praticamente triplicati nello spazio di quasi otto anni.

Sono tappe di una marcia sicura, decisa, che fanno presentire indubbie possibilità di sviluppo ulteriori, a condizione però che non venga a mancare o non affievolisca la operante volontà di successo che ha sorretto in passato i singoli operatori.

L'incidenza dei valori dell'esportazione ortofrutticola sui valori complessivi dell'esportazione italiana, che era del 9,2 per cento nel 1951, aumenta al 12,4 per cento nel 1953, raggiunge il 13,1 per cento nel 1955-1956. Ciò dimostra che in fatto di esportazione il settore ortofrutticolo ha progredito, con un dinamismo notevole, del 74 per cento.

La continuità nella linea di sviluppo delle nostre esportazioni, si affermerà sicuramente anche in futuro se gli operatori disporranno di mezzi necessari allo svolgimento della loro opera. Il primo e importante mezzo che deve essere assicurato all'esportatore ortofrutticolo è la disponibilità, in numero adeguato, di mezzi di trasporto idonei allo scopo.

Sono i carri refrigeranti che hanno permesso all'Italia di conseguire i successi comprovati dalle cifre più sopra riferite; ma tali successi avrebbero potuto essere di più vasta mole se il parco di carri refrigeranti fosse stato più cospicuo.

L'esperienza degli ultimi anni ha dimostrato che la disponibilità di carri refrigeranti delle ferrovie dello Stato (circa 7.000 unità nel 1959), anche se integrata con gli apporti di altre amministrazioni e privati, è assolutamente insufficiente a soddisfare la crescente richiesta degli utenti, specie nel periodo estivo, allorché la massa della frutta fresca e degli ortaggi non può prescindere dall'uso di mezzi di trasporto idonei affinché possa giungere sui mercati di consumo nelle migliori condizioni possibili di conservazione.

Del problema mi interessai anche l'anno scorso, presentando, insieme con altri, al ministro dei trasporti l'interrogazione della quale qui mi permetto di riportare il testo: « Per conoscere quali provvedimenti intenda

adottare per rimediare alla carenza dei carri frigoriferi, che ogni anno rischia di compromettere l'esportazione di ortofrutticoli. Anzi nell'estate 1959 si sono riscontrate, per vari giorni, scarsità di detti carri particolarmente nel compartimento ferroviario di Verona. Tale carenza non sembra dovuta solo alla ritardata maturazione delle albicocche nel napoletano e al leggero anticipo delle pesche nell'Emilia-Romagna e nel veronese, ma proprio al maggior volume di esportazione complessivo di prodotti ortofrutticoli. Difatti le nostre esportazioni di frutta e di ortaggi sono in continuo aumento e si calcola che le eccedenze esportabili, le quali nel 1955 erano di 21 milioni di quintali, debbano raggiungere i 46 milioni di quintali nel 1966 e cioè entro solo 6 anni da oggi. Ne consegue che le nostre attrezzature di trasporti in regime di freddo dovrebbero essere pressoché raddoppiate e cioè passare dai 6.000 carri attuali a 11-13.000 nel 1966. Gli interroganti chiedono se è vero che le ferrovie dello Stato per tale periodo abbiano in programma solamente la costruzione di circa 500 nuovi carri *Hg* che comporteranno una spesa di circa 3 miliardi e mezzo. Se si volesse quindi coprire tutto il fabbisogno previsto si dovrebbe affrontare una spesa di 30-40 miliardi. Gli interroganti si permettono di consigliare che una soluzione meno onerosa del problema si potrebbe conseguire tuttavia puntando sulla trasformazione di 2.000 carri *F*. di vecchio tipo ancora disponibili e che potrebbero essere distolti senza difficoltà dal parco carri merci comuni. Sembra che la trasformazione in carri *Hg* sussidiari di tali vagoni comporterebbe una spesa di poco superiore al milione per carro e quindi una spesa totale di circa 3 miliardi. Con duemila nuovi carri *Hg* trasformati, in aggiunta alla normale costruzione di nuovi carri *Hg*, potremo guardare alle necessità future con sufficiente tranquillità ».

Al riguardo il ministro dei trasporti ha così risposto:

« La campagna ortofrutticola estiva 1959, la quale ha raggiunto un'intensità notevolmente superiore a quelle precedenti, ha consentito alle ferrovie dello Stato di fornire una concreta prova del potenziamento apportato alla possibilità di trasporto in carri refrigeranti: sono stati infatti caricati sulla rete delle ferrovie dello Stato, nel trimestre giugno-agosto, ben 65 mila 614 carri (media giornaliera 713) di cui 24 mila 688 nel solo mese di luglio (media giornaliera 796).

« La percentuale d'aumento rispetto allo stesso trimestre del 1958 è stata del 32 per

cento circa. Nel compartimento di Verona sono stati caricati, nei tre mesi suddetti alla scorsa estate, 13 mila 538 carri, e cioè il 20,6 per cento del totale.

« Quanto alla necessità prospettata di incrementare il parco dei carri refrigeranti in relazione allo sviluppo delle produzioni e delle esportazioni ortofrutticole devo far presente che, negli ultimi anni, l'azienda delle ferrovie dello Stato ha immesso nel servizio circa 550 carri di nuova costruzione, ed altri 200 sono in corso di consegna. Inoltre sono stati trasformati in refrigeranti 415 carri coperti ordinari, e, nel periodo estivo, sono utilizzati con continuità per il carico sulla nostra rete 250 carri presi a noleggio dalla società Interfrigo: si tratta cioè di un totale di 1.415 carri (di cui 1.215 già disponibili per la campagna testé decorsa) che porteranno fra breve il parco delle ferrovie dello Stato a complessive 7.000 unità circa, di cui 700 del tipo unificato a grande capacità, con un aumento del 25 per cento rispetto alla disponibilità del 1955-56.

« Circa l'ulteriore potenziamento di questo parco per far fronte alle maggiori necessità future, gli studi fatti al riguardo, tenendo conto non solamente dell'incremento delle eccedenze esportabili, ma anche delle quote parti di tali incrementi, effettivamente collocabile sui vari mercati, e dovranno perciò essere trasportate per ferrovia, hanno condotto a prevedere la necessità di costruire nuovi carri in ragione di 320 unità all'anno, del tipo unificato a grande capacità.

« E da ritenere che in tal modo potrà essere fatto fronte senza difficoltà al traffico medio dei periodi di maggiore produzione degli anni avvenire; è infatti da escludere, dal punto di vista dell'economia generale e quindi non soltanto da quello dello stesso interesse delle ferrovie dello Stato, che il parco dei refrigeranti possa essere commissurato alle occorrenze di brevi periodi di punta, perché ciò comporterebbe l'immobilizzazione per la maggior parte dell'anno di ingenti capitali.

« Per affrontare nel miglior modo le punte massime di breve durata questo Ministero ritiene che sarà indispensabile addivenire: 1° ad un migliore sfruttamento degli impianti delle centrali ortofrutticole là dove esse esistono, e costruzioni di nuovi impianti dove esse sono insufficienti alle necessità locali; in tal modo la spedizione di una parte di prodotti potrebbe essere dilazionata, con evidenti vantaggi dal punto di vista non soltanto delle possibilità di trasporto, ma anche

di una migliore scelta del momento più favorevole per lo smercio dei prodotti (è da rilevare, al riguardo, che nel corso della campagna estiva 1959 il ciclo di impiego dei carri refrigeranti è stato sensibilmente rallentato da lunghe giacenze a carico della stazioni estere destinatarie per impossibilità di collocamento dei prodotti); 2°) alla più razionale utilizzazione delle capacità e della portata dei carri refrigeranti, soprattutto di quelli di nuova costruzione (infatti, per quanto si sia potuto notare in questo campo un miglioramento rispetto agli anni passati, in troppi casi la quantità di prodotto caricato nei singoli carri è stata ancora sproporzionata alla capacità e dalla portata degli stessi: cioè rappresenta ovviamente un cattivo impiego dei mezzi che la ferrovia mette a disposizione); 3°) alla costruzione in proprio di carri refrigeranti nuovi, da parte di quei privati o quegli enti che intendono comunque vedere assicurati i trasporti nei periodi di punta massima. Si può citare a questo proposito l'esempio, rimasto purtroppo senza seguito, della regione siciliana che ha deciso la costruzione per suo conto di 200 unità del tipo unificato.

« Sulla base degli studi fatti e tenendo conto delle considerazioni sopra esposte, l'azienda ferroviaria continuerà ad incrementare, negli anni prossimi il suo parco di carri refrigeranti, compatibilmente con la possibilità di finanziamento. Nel quadro di tale programma è stata di recente decisa la costruzione di 75 unità del tipo unificato, che si aggiungeranno alle 70 già finanziate dalla Cassa per il mezzogiorno. Ulteriori quantitativi saranno ordinati non appena sarà stato definito il programma di utilizzo dei fondi relativi alla seconda fase del piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete.

« Circa, infine, la proposta di trasformazione in refrigeranti di altri 2.000 carri coperti ordinari, devo far presente che tale trasformazione giudicata opportuna nel 1958, per un limitato numero di veicoli, al fine di fronteggiare una situazione di emergenza, non potrebbe trovare ora più vasta applicazione, perché anche il parco dei carri coperti si sta dimostrando appena sufficiente a soddisfare tutte le richieste dell'utenza, tanto che sono in corso ed in programma nuove costruzioni anche in tali carri.

« In queste condizioni, per ogni carro trasformato occorre considerare la spesa non soltanto dalla trasformazione, ma anche della sua sostituzione con altro carro coperto e or-

dinario, e pertanto l'operazione non appare né opportuna né conveniente, tanto più che mediante essa si otterrebbero comunque, veicoli di caratteristiche tecniche nettamente inferiori a quelle dei carri refrigeranti unificati ».

La risposta del ministro è molto circostanziata e merita la massima considerazione per la serietà dei propositi, ma mi permetto di non considerarla del tutto soddisfacente per l'incertezza in cui vengono lasciati ancora i nostri esportatori ortofrutticoli.

Il Ministero prevede per il prossimo avvenire la costruzione annuale di 320 carri frigoriferi, cioè alla fine del 1965 si dovrebbe disporre di oltre 2.000 carri che, in aggiunta ai 7.000 esistenti attualmente, farebbero salire il numero complessivo a 9.000 carri circa. Senza considerare quelli che cadranno in disuso per varie ragioni, il contingente è lontano dal soddisfare il prevedibile fabbisogno; difatti la commissione ortofrutticola dell'I.C.E. stima che la consistenza del parco dei carri refrigeranti debba essere, nel 1965, di 12-13 mila unità.

A conclusione del mio intervento mi permetto di sottolineare che il problema dell'adeguamento dei carri frigoriferi, oltre che economico, diventa un problema politico per la somma degli interessi sociali che involge. L'opera degli studiosi, dei genetisti, dei fitopatologi, degli sperimentatori, dei produttori, degli esportatori, in una parola di tutti coloro che operano in questo campo, sarà resa sterile se alla fine, dopo avere ottenuto prodotti migliori e più belli, non potranno disporre di mezzi di trasporto sufficienti per l'esportazione. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Ceccherini, iscritto a parlare, mi ha fatto sapere che rinuncia ad intervenire in sede di discussione generale, riservandosi di parlare in sede di capitoli.

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

Il seguito della discussione, con le repliche del relatore e del ministro, è rinviato ad altra seduta.

Seguito dello svolgimento di interpellanze sulla situazione politica interna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dello svolgimento di interpellanze sulla situazione politica interna.

L'onorevole Covelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

COVELLI. Abbiamo ascoltato con molto interesse la replica del Presidente del Consiglio, nel corso della quale l'onorevole Tambroni ha fatto una narrazione, una esposizione dei fatti accaduti, per dimostrare che il suo Governo aveva messo in atto tutto quel che poteva e sapeva per difendere l'ordine pubblico, la sicurezza dei cittadini e l'autorità dello Stato. Gliene diamo volentieri e senza indugio atto, confermando dal Parlamento, ai nostri elettori e a tutta la nazione, che non lesineremo mai la nostra solidarietà al governo che intendesse fare tutto il suo dovere per difendere l'autorità dello Stato, la libertà dei cittadini.

L'onorevole Tambroni ha pure voluto dimostrare come una parte della « piazza », prendendo a pretesto l'antifascismo, abbia tentato una speculazione politica, e come questa parte debba essere identificata negli attivisti comunisti.

Ora, noi non possiamo accettare il tentativo di scindere i socialisti dai comunisti. Onorevole Tambroni, ella sa benissimo che i socialisti sono stati questa volta i vessilliferi della ribellione, e non c'è riserva o funambolismo che tenga per non additarli insieme con i comunisti come i responsabili dei fatti luttuosi e delittuosi di questi giorni.

Ella ha anche ricordato, signor Presidente del Consiglio, il carattere e la natura di tregua del suo Governo, o per meglio dire di attesa finché il dialogo dei partiti fosse arrivato ad una conclusione, e si è compiaciuto che a questa conclusione, con le « convergenze » segnalate dall'onorevole Gui, ci si fosse avvicinati; e si è dichiarato in ultimo pronto a cedere il potere appena dette convergenze arrivassero ad un risultato « concreto » e « positivo ».

Tutto questo discorso si è sottratto alla questione principale, che è quella che interessa il paese e alla quale il Governo aveva il dovere di rispondere. Qual'è la causa di tutto quello che è accaduto? Una sola noi diciamo, una sola, dice il buon senso. Ed è l'assenza di una maggioranza che determina la debolezza politica di questo Governo. I pretesti, le speculazioni del tipo di quelle da lei accennate nascono da cose e da situazioni che a pretesti e a speculazioni si prestano. Un governo stabile e dalla chiara fisionomia non può dar luogo a pretesti e a speculazioni.

L'onorevole Tambroni si è dato anche la pena, esibendo alcuni documenti, di dimostrare come tutta la violenta azione del comunismo in Italia sia il risultato di un complotto o di una trama internazionale diretta

dall'estero. Se questo è vero, come è vero, affrontare la situazione che può diventare ogni giorno più grave, con un Governo incerto, precario, o privo di basi idonee e sufficienti, è qualche cosa di più e di peggio di una imprudenza.

Ma ugualmente di più e peggio di una imprudenza sarebbe accettare quelle « convergenze » di cui si è parlato con voluta vaghezza: una maggioranza che in pratica andrebbe dalla democrazia cristiana, e forse nemmeno da tutta la democrazia cristiana, fino ai socialisti e perciò fino ai comunisti.

Di fronte alle intenzioni e alle minacce dei socialisti e dei comunisti, che non sono stati mai tanto allineati e solidali, la democrazia cristiana, che ha la responsabilità maggiore in questo Parlamento, ha il dovere di raccogliere intorno a sé le forze sicure ed omogenee necessarie a fronteggiare una situazione di emergenza, una situazione che è di emergenza tanto nel campo interno quanto in quello internazionale.

Chi parla di « convergenze », di « dialoghi », di « aperture a sinistra » o di « governi ponte », in un momento in cui i marxisti, spinti dall'Unione Sovietica, sono all'attacco aperto su tutti i fronti tanto interni, quanto esterni, vive completamente al di fuori della realtà.

Noi appoggeremo, in conclusione, quel governo, onorevole Presidente del Consiglio e onorevole Gui, che voglia, sì, voglia sul serio avere senza equivoci, senza pericolosi attendismi, senza patteggiamenti sottobanco, una maggioranza chiara, solida ed omogenea assolutamente chiusa al socialcomunismo, di sicura fede democratica, costante e ferma nell'assolvimento dei doveri che derivano dalla solidarietà atlantica, quella maggioranza la cui sincera aspirazione sociale porti a realizzare, nell'ordine e nella libertà, anche attraverso le forme più ardite, quel progresso economico e sociale a cui ha diritto il popolo italiano.

Non a caso la nostra affermazione si rivolge congiuntamente al Presidente del Consiglio e all'onorevole Gui; ciò significa che le soluzioni alle difficoltà a cui abbiamo fatto cenno, la maggioranza che abbiamo indicato possono cominciare a realizzarsi, se si vuole, anche con questo Governo. Per cui, lungi dall'invitare a subire il ricatto della piazza, proponiamo soluzioni che la piazza scoraggino, per l'ampiezza e la chiarezza dei consensi che le soluzioni medesime debbono avere.

E intendiamo così riaffermare, nella nostra autonoma e coerente responsabilità, la tra-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

dizione di disinteresse e di lealtà con cui abbiamo sempre servito la nazione. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Oronzo Reale ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

REALE ORONZO. La nostra dichiarazione sarà estremamente concisa. Quello che ieri maggiormente importava conoscere dal Presidente del Consiglio erano le intenzioni del Governo dopo gli episodi di cui si è parlato, dopo la valutazione che ne è stata fatta dai partiti e dopo che la necessità che il Governo si dimetta è stata espressa in quest'aula così largamente, anche dal rappresentante del gruppo al quale il Presidente del Consiglio appartiene.

L'onorevole Tambroni, con l'affermata solidarietà dei ministri in carica, ha interpretato in un modo che ieri giustamente è stato giudicato qui originale e pericoloso, i poteri di un Governo che ha perduto la maggioranza. Me ne andrò — ha sostanzialmente detto il Presidente del Consiglio, dopo avere espresso la sua amarezza per l'ingratitudine della Camera — quando mi convincerò che esista un successore adeguato.

TAMBRONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Dove sta scritto questo? Chi l'ha detto? (*Commenti a sinistra*).

REALE ORONZO. È stato detto che il Governo è pronto ad andarsene, ricordando quello che aveva dichiarato all'atto della sua presentazione, dopo aver costatato la maturazione di una certa situazione: il che, in termini politici concreti, e tutti lo sanno...

RUBINACCI. ... il che è molto diverso: non le pare?

REALE ORONZO. In ogni modo, onorevole Presidente del Consiglio, la Camera è giudice dell'esattezza o inesattezza della mia interpretazione.

TAMBRONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Citi le mie parole, non ne dia una sua personale interpretazione.

REALE ORONZO. Aggiungerò, proprio perché mi sento tranquillo dell'esattezza sostanziale di questa interpretazione, che in questo modo mi pare che il diritto pubblico evolva, se le mie reminiscenze non mi ingannano, siamo già prossimi al diritto imperiale romano, con la scelta del successore fatta mediante adozione. (*Proteste al centro*).

RUBINACCI. Ma che ridicolaggini, sia più serio, onorevole Reale! Queste sono stupidaggini. (*Rumori a sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Rubinacci, moderi i termini!

REALE ORONZO. Caro interruttore, avrei potuto risponderle che fra noi due, in fatto di stupidità, vi è lo stesso rapporto di peso che passa fra me e lei. (*Applausi a sinistra*).

RUBINACCI. Un rapporto inverso!

PRESIDENTE. Si vuole arrivare alla introduzione della bilancia nell'aula parlamentare per pesare i deputati? (*Si ride*).

REALE ORONZO. Mi limiterò a dire, che ella, onorevole Rubinacci, è privo del minimo senso di *humour*, che è uno dei sintomi dell'intelligenza degli uomini, diversamente...

PRESIDENTE. Onorevole Reale, la prego di continuare il suo discorso e di non abbandonarsi a queste divagazioni.

RUBINACCI. È un bel modo di facilitare le « convergenze »! (*Commenti a destra*).

REALE ORONZO. ...diversamente — dicevo — ella avrebbe dovuto capire la scherzosità del mio paragone.

BONINO. Ora teme di guastare le « convergenze ».

PRESIDENTE. Basta, onorevoli colleghi!

REALE ORONZO. Non risponderò più alle interruzioni, e non certo perché io le tema.

In verità, poiché nemmeno il Presidente del Consiglio oserebbe teorizzare espressamente questo nuovo diritto pubblico, se non altro per non offendere il Presidente della Repubblica, noi siamo soltanto di fronte — e tutti l'hanno capito — ad una furberia del Governo e dei suoi consiglieri della quale, sempre pronto ad assolvere ai suoi doveri di spalla del Governo, il Movimento sociale, attraverso le dichiarazioni dell'onorevole Almirante, ha fatto pronta e vasta applicazione e delucidazione.

Il Governo, facendosi giudice del tutto incompetente di una materia che non lo riguarda, del modo cioè in cui sarà sostituito, tende a fare un giuoco per il quale non è detto che gli manchi qualche ausiliario, ma che ugualmente non dovrebbe riuscirci. Esso cioè aumenta, dilata l'ampiezza e la gravità dei problemi di convergenza tra i partiti portandoli alle dimensioni che essi avrebbero quando si dovesse formare un governo di coalizione con la partecipazione dei vari partiti e non, invece, un governo monocoloro che per nascere deve essere solo sicuro della sua vita, cioè del sufficiente appoggio parlamentare. Il quale appoggio parlamentare può esser dato non in relazione alla piena sodi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

sfazione che dal punto di vista programmatico e da altri punti di vista quel Governo dà ai partiti che devono appoggiarlo; ma perché quel Governo dà sufficiente affidamento di migliorare la situazione, di non pregiudicare l'avvenire, di rispettare e salvare i principi fondamentali della vita democratica.

Pertanto, da questo punto di vista, a me pare, a noi pare che, dopo le dichiarazioni nettamente antifasciste ed antitotalitarie dell'onorevole Gui, tra l'altro assai più aperte del solito e, oserei dire, politicamente più abili per quanto concerne la valutazione dello schieramento politico; dopo le precise dichiarazioni dell'onorevole Saragat, così vicine alle nostre; dopo le stesse dichiarazioni in aula dell'onorevole Malagodi, nonostante le nostalgie — del resto rispettabili — che esse esprimevano per formule davvero non attuali; infine, di fronte al fatto, che non può essere certo trascurato, che questa volta da parte socialista non vi sono evasioni, non si dice: «arrangiatevi», ma si dice, e con discrezione: «Ci assumeremo le responsabilità che ci spettano in una situazione così difficile»; dopo tutto ciò, a noi pare che bene sia consentito alla democrazia cristiana, se lo vuole, di formare un nuovo governo, sui modi, sui termini e sui limiti della cui qualificazione e composizione non ho bisogno di ripetere la opinione dei repubblicani dopo le dichiarazioni che, a nome di essi, ho avuto l'onore di far qui l'altro ieri. Cioè, noi crediamo che sussistano le condizioni non per l'apertura, ma per la chiusura della crisi. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Lucifero ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

LUCIFERO. Noi riprendiamo oggi il discorso in sede di replica nella stessa posizione di incertezza nella quale l'abbiamo iniziato. Ho avuto occasione di parlare di congiure pretoriane: ora posso dire che siamo in attesa della risposta di Tigellino. Anche il nostro discorso si deve adattare a due situazioni: sia che Tigellino non abbia pronto il nuovo imperatore da sollevare sugli scudi, sia che, invece, egli ci comunichi il raggiungimento di quell'accordo di cui tanto si parla, il conseguimento di quelle convergenze che si sono già così vivamente manifestate con le ingiurie pochi minuti fa in quest'aula e che dovrebbero riunire la diffidenza — non so quanto sincera — dell'onorevole Malagodi verso i socialisti con l'indubbiamente sincera affermazione dell'onorevole Reale (anche se ...repubblicano) che la convergenza anche coi socialisti è un fatto raggiunto.

È evidente che, in queste condizioni, una replica diventa estremamente difficile, ma ha un vantaggio: che ci solleva dalla polemica diretta, perché, non avendo dinanzi a noi una situazione obiettiva e chiara sulla quale polemizzare, non possiamo fare che delle considerazioni che valgano per l'uno e per l'altro caso e che forse, per questo, assumono maggior valore e maggiore significato politico.

Io avevo rivolto due domande all'onorevole Presidente del Consiglio: una riguardante il ristabilimento del prestigio, della dignità, direi dell'onore della Resistenza così gravemente minacciato. Ho avuto una risposta indiretta. Dichiaro, ad ogni modo, che mi riservo di presentare alla ripresa dei lavori parlamentari una proposta di legge perché sia dato a ciascuno quello che gli spetta: ai resistenti la loro qualifica di combattenti ed agli altri la loro qualifica, che non dico perché non è nel mio stile né nel mio linguaggio.

La seconda domanda si riferiva ad un punto molto preciso, cioè al fatto che i governi devono cadere davanti al Parlamento. Anche a questo proposito la risposta del Presidente del Consiglio è stata, a mio avviso, incerta. Perché, se certe convergenze, quali che siano, si realizzano, ebbene esse si devono realizzare attraverso lo strumento della mozione di sfiducia con conseguente voto di sfiducia; e dalla discussione di questa mozione scaturiranno gli elementi per la soluzione della crisi.

Credo, quindi, che se anche la plurima ed unitaria congiura di palazzo che si sta svolgendo nei corridoi di Montecitorio giungesse — e probabilmente sentiremo dall'onorevole Gui che vi è giunta — ad una soluzione obiettivamente (non certo moralmente e politicamente) positiva, essa deve trovare la sua espressione in quest'aula. Abbiamo i colleghi dei gruppi che convergono il senso di responsabilità di presentare la mozione di sfiducia, di sostenerla e di votarla per appello nominale! Non si sottraggano ancora una volta a questo atto di serietà, di dignità e di coscienza parlamentare!

Ciò detto, onorevoli colleghi, desidero richiamare l'attenzione su un fatto particolarmente strano. Ho già parlato dei complessi saturnini della democrazia cristiana, la quale ha la voluttà masochistica di divorare i suoi figli migliori, uno dopo l'altro. Il maggiore accanimento della democrazia cristiana si è rivolto certamente contro i due uomini che più erano riusciti a raccogliere il consenso popolare. Oggi contro l'onorevole Tambroni

si svolge una battaglia di carattere nettamente personale che riecheggia quella di ieri contro l'onorevole Pella. Ogni volta che un uomo della democrazia cristiana (e bisogna dire che non succede spesso) riesce a rendersi interprete delle esigenze o del pensiero non solo di qualche cricchetta interna di partito ma anche di vasti strati dell'opinione pubblica, contro quest'uomo la democrazia cristiana ordisce le sue congiure, senza avere il coraggio di affrontarlo in Parlamento con un voto contrario. Questo è molto grave, perché non si può continuamente deludere l'opinione pubblica, la quale non soltanto ci giudica, ma ad un certo punto ci influenza.

Se voi riuscirete attraverso le vostre congiurette e manovrette a provocare una crisi, non vi è dubbio che su un punto l'opinione pubblica sarà unanime: cioè, che voi avete ceduto alla pressione della piazza. (*Applausi a destra*). Esulterà l'opinione pubblica socialcomunista, cioè l'opinione pubblica rivoluzionaria, che ha già stampato i manifesti da affiggere, in aggiunta a quelli già affissi, e con i quali esprimerà il suo compiacimento per questo meraviglioso apporto offerto al mulino del socialcomunismo e della sovversione in Italia.

Viceversa, sarà agitato da profonde preoccupazioni e da gravi timori quell'altro settore dell'opinione pubblica che si è sentito tutelato dall'azione del Governo, insieme prudente e ferma, e che forse, se non fosse stata prima troppo prudente, non avrebbe avuto bisogno, dopo, di essere troppo ferma.

Il nuovo ministero che dovrebbe scaturire da queste manovre di corridoio (che non mi interessano ed alle quali mi oppongo per ragioni di principio) sarà il ministero della piazza, della debolezza, della capitolazione dello Stato; questo ministero si troverà nella peggiore delle situazioni: dovrà cioè percorrere, in condizioni molto più difficili, lo stesso iter che l'attuale Governo ha già percorso con successo.

Anche sull'accordo tra alcuni gruppi che dovrebbe condurre a questo ministero della piazza e per la piazza, il Parlamento ha il diritto di discutere, perché il Parlamento, onorevoli colleghi, non è formato di compartimenti stagni ma è un tutto inscindibile, oppure non è. Sbagliano coloro i quali credono, con quella mentalità ciellenistica che per sciagura d'Italia non riesce a tramontare, che vi possano essere i monopoli, della democrazia, della libertà, della purezza politica; sbagliano, perché quelle a cui assistiamo in questi giorni sono manifestazioni di debolezza, di viltà, di

impurità, le quali poi danno i loro frutti di tosco!

Se esaminiamo la situazione, se pensiamo a quello che è avvenuto nelle piazze e di cui abbiamo veduto le fotografie, se poniamo mente alle parole dell'onorevole Togliatti, arriviamo alla conclusione (perché la storia si ripete, in condizioni diverse, con nomi diversi, con stature diverse) che ci troviamo allo stesso punto in cui fu posto all'onorevole Giolitti il famoso veto, così gravido di conseguenze che colui che lo diede si è affannato per tutta la vita a dire che non lo aveva posto, anche se sono ancora vivi uomini come il senatore Paratore che attestano che quel veto fu effettivamente posto. E quanto ci è costato quel veto a Giolitti, posto con la stessa mentalità, dalla stessa corrente politica, nella stessa situazione, noi possiamo oggi costatarlo.

Il veto che voi, colleghi democristiani, volete porre all'onorevole Tambroni, uomo del vostro partito, equivale esattamente, nella portata politica e spirituale, al veto che fu posto a Giolitti. Dio non voglia che gli equivalga anche nella portata storica!

Pensate, onorevoli colleghi, a quali difficoltà si troverà di fronte alla piazza, che saprà di aver vinto, questo eventuale nuovo governo — un governo, ripeto, per la piazza e della piazza — quando si insedierà tra i sorrisi trionfanti di coloro che saranno sul seggiolino nuovo o di coloro che, con la massima disinvoltura, passano da un governo di un colore a un governo di altro colore, pur di conservare quel seggiolino, costituendo così gli elementi meno rispettabili della classe politica italiana. Ma se, per un giorno di debolezza del Governo, abbiamo dovuto deplorare una decina di morti, quanti morti potrebbe dover fare quel governo (*Proteste a sinistra — Commenti al centro*) per ristabilire la convinzione che la piazza non ha trionfato e che lo Stato esiste ancora?

Ve lo dico oggi. Se domani potesse accadere qualcosa del genere, ricordatevi che la chiamata di omicida io l'ho già fatta oggi in quest'aula e la ripeterò riferendomi a quanto oggi ho detto.

D'altra parte, gli organi che debbono tutelare lo Stato sono composti anch'essi di uomini che, anche per la legge demagogica che voi avete voluto (perché si sposano giovani), hanno famiglia: come si sentiranno tutelati quando vedranno che si cede di fronte alla pressione della piazza che li ha insultati, percossi, feriti e che il nuovo governo scaturisce proprio da quelle percosse,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

da quelle offese, da quegli insulti? Cosa dovrà fare lo Stato per ristabilire il suo prestigio anche di fronte ai propri organi i quali debbono assicurarne la vita? Come fate, onorevoli colleghi, a non pensare a tutto questo, a non rendervi conto che qui vi sono due fatti, uno opinabile ed uno no?

Sulla qualità positiva di questo o di qualunque altro governo si possono fare tutte le discussioni che si vogliono. È chiaro che si tratta di materia opinabile: è opinabile il programma, sono opinabili gli uomini, è materia opinabile il modo di applicare i programmi, il modo col quale gli uomini si comportano. Su questo, certamente, ognuno può avere la sua opinione, ed anch'io non di tutte le cose che questo Governo ha fatto o può fare sono senz'altro entusiasta.

Ma vi è un fatto che non è opinabile, cioè, chi abbia consapevolezza di responsabilità, anche se ritiene di dover preparare una crisi, non può farlo in questo momento, sotto la pressione della piazza, quando si sa che vi è già un'organizzazione vastissima pronta a sfruttare quest'operazione ai fini della sovversione e del disordine nel nostro paese.

Questa non è materia opinabile, onorevoli colleghi, questo è un problema di coscienza. Anche coloro che ritengono che questo Governo debba andarsene potranno affacciare l'ipotesi tra due o tre mesi, ma non oggi. Oggi bisogna che siamo solidali con il Governo, perché il Governo ha rappresentato lo Stato e rappresenta in questo momento l'integrità dello Stato; e si è creata la situazione per cui l'integrità dello Stato e del Governo non si possono disgiungere, almeno per un breve periodo di tempo.

Questo diventa ancor più grave quando si sa, come tutti sappiamo, che quest'operazione fa parte di un piano vastissimo che avvolge il mondo da Cuba al Giappone. Sono tornato da Parigi ieri l'altro e vi posso dire che in una riunione altamente responsabile, in cui erano rappresentati 18 paesi...

PAJETTA GIAN CARLO. Onorevole Lucifero, l'hanno lasciato entrare?...

LUCIFERO. Onorevole Pajetta, le riunioni di 18 paesi liberi sono molto più interessanti delle piccole orchestre di musica da camera di non so quanti paesi in cui la libertà è sconosciuta.

In quella riunione parigina si affermava chiaro che l'Italia ed il Giappone sono in mano alla piazza: me lo sono sentito dire da uomini responsabili di altri paesi. Questa è la verità. Tutti sanno che è un'azione unitaria,

questa della sovversione, su tutte le zone nevralgiche e di frontiera del mondo libero.

Volete in questo momento dar vittoria alla piazza? Credo che veramente questi motivi dovrebbero por fine ad ogni incertezza.

E visto che tutti parlano di tregua, al punto di voler stabilire una tregua tra lo Stato e la rivolta, quasi che l'Italia fosse già diventata una nuova Algeria, vorrei dire che veramente vi è un grosso arco di convergenze da realizzare in questo momento: quello di esprimere oggi tutta la solidarietà al Governo, in quanto rappresentante dello Stato, riservandoci poi di riprendere la nostra libertà di azione nel momento e nell'ora in cui ciò non possa servire non soltanto alla propaganda della sovversione, ma anche all'azione sovversiva nel nostro e in altri paesi. Infatti, quanto è accaduto in Italia non solo è servito per il nostro paese, ma serve per la propaganda comunista in tutti i paesi del mondo. Leggete la stampa e vedrete.

Questa è la vera convergenza che potrebbe esistere e, aggiungo, la sola, sul piano della responsabilità di italiani consapevoli che, al di là della cricca e del partito, sanno che esiste l'imperativo assoluto della patria, al quale nessuno si può sottrarre senza sentire echeggiare nella sua coscienza la parola terribile di traditore.

Questa è la ragione per la quale anche quelle perplessità nei confronti del Governo cui ho accennato, in questo momento per me non possono avere valore. Questa è la ragione per cui ripeto qui quello che dissi nella mia dichiarazione di voto: che vi è la responsabilità del Governo che apre una crisi quando essa non è definita nei suoi contorni. Il Governo Tambroni è il frutto dell'imprudenza di un Governo che, avendo la maggioranza, si dimise senza pensare al marasma nel quale si precipitava il paese; e questo Governo è una conseguenza della vostra incapacità, in quaranta giorni, di uscire da questo marasma.

E voi credete che un uomo di Stato responsabile, il quale regge le sorti del paese, non debba sentire anche la responsabilità di questo? Credete veramente che il Presidente del Consiglio possa far valere per sé la legge dell'*après moi le déluge*?

Io ho chiamato l'onorevole Segni (al quale sono legato da vecchia, affettuosa amicizia) responsabile dei quaranta giorni di crisi di allora; ma chiamerei egualmente l'onorevole Tambroni (con il quale non ho l'intimità e la dimestichezza che ho con l'onorevole Segni) responsabile se un bel giorno se ne andasse e

dicesse: rompetevi la testa fra di voi! Non lo può fare, perché egli deve anche coprire la posizione del Capo dello Stato. Lo dissi allora, lo ripeto oggi: il vostro è un sistema di scoprirlo e poi di criticare qualunque cosa faccia il Capo dello Stato. In effetti voi lo avete scoperto e lo avete messo in condizioni di scoprirsi.

Quindi ha perfettamente ragione l'onorevole Tambroni quando parla da uomo di Stato responsabile: egli non può lasciare il suo posto fino a quando non vi sia una situazione chiara. Non solo questo è un suo diritto, ma è un suo dovere, oltre che morale, politico e costituzionale. Voler criticare chi si assume tutte le responsabilità e tutto il peso del proprio dovere, non soltanto non è saggio, ma è profondamente triste. E se potessi permettermi il lusso di ricordare qui quello che mi pare troppo spesso si dimentichi, cioè che anche il Presidente del Consiglio è un uomo, penso che l'amezza maggiore per l'onorevole Tambroni non è certo per la polemica politica (è il suo mestiere!), non è certo per le incomprensioni o le diverse valutazioni della situazione (è il nostro mestiere!), ma è per questo accanimento personale contro l'uomo soltanto perché ha saputo comportarsi con dignità, con onestà, con chiarezza e, mi consenta, onorevole Presidente del Consiglio, checché si dica di lei, con notevole ingenuità. E, qui, la solidarietà non è più politica, la solidarietà è umana e vale molto di più. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Gui ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GUI. Dichiaro anzitutto la nostra soddisfazione per la replica dell'onorevole Presidente del Consiglio alla interpellanza presentata dal nostro gruppo. Il Presidente del Consiglio ha concordato con la nostra interpretazione dei fatti e degli incidenti dei giorni scorsi e vi ha visto, infatti, come noi, soprattutto un'azione del partito comunista italiano dietro il paravento di una schietta manifestazione della Resistenza. Ciò è confermato, del resto, dal proseguimento degli incidenti anche dopo la conclusione della vicenda del congresso del Movimento sociale italiano.

Concordiamo pure con l'individuazione dei fini, indicati dal Presidente del Consiglio, di tale azione del partito comunista cioè di approfittare delle circostanze per reagire ad un pericolo di isolamento e di indebolimento determinato anche dall'influenza profonda del crescente benessere economico del popolo italiano, e di tentare la radicalizza-

zione della vita politica italiana anche allo scopo di riavvolgere il partito socialista nello schieramento frontista.

Rinnoviamo perciò il nostro consenso e la gratitudine per quanto il Governo ha operato in difesa della libertà e della legalità.

Il Presidente del Consiglio nella sua replica ha fatto pure cenno, ispirandosi al comunicato del Consiglio dei ministri, alle prese di posizione relative al futuro della situazione politica manifestatesi in questa aula durante il dibattito e ha ribadito con alto senso di responsabilità l'impegno del Governo, affermato sin dal momento della sua costituzione, di assecondare ogni positiva evoluzione della situazione politica e parlamentare. Credo che da ogni parte dovrebbe essere dato atto al Governo di questa sua lineare e coerente dichiarazione, di questa sua operante fedeltà al Parlamento ed ossequio al costume democratico. Noi che ne abbiamo avuto sempre la certezza siamo lieti di darne pubblicamente atto.

La positiva evoluzione cui il Governo ha fatto cenno, ed alla quale anch'io mi ero riferito nella conclusione del mio intervento dell'altro giorno, sembra alla democrazia cristiana in corso con prospettive di favorevole conclusione. La democrazia cristiana proseguirà, pertanto, nei contatti con i partiti democratici che si sono manifestati in quest'aula e si augura che tali contatti possano portare dall'auspicata evoluzione della situazione politica. Nel frattempo, naturalmente, il Governo, che si è dichiarato pronto a tenere il suo posto di responsabilità fino a quando tale evoluzione non sia compiuta, conserva per il nostro gruppo interi la sua autorità ed il suo prestigio. (*Vivi applausi al centro*).

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di replicare, è esaurito lo svolgimento delle interpellanze all'ordine del giorno.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

FRANZO, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dell'interno, per sapere se sono a conoscenza che il prefetto di Trapani ha di-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

sposto il sequestro di un manifesto antifascista, violando in tal modo precise norme costituzionali;

quali provvedimenti intendano adottare per ristabilire i diritti costituzionali violati.
(2979) « PELLEGRINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere come intenda intervenire per ristabilire il rispetto delle libertà costituzionali violate — ancora una volta, dopo i divieti di affissione di manifesto e volantino nei confronti della federazione del partito comunista italiano di Reggio Calabria, ordinati nelle ultime due settimane — da parte del prefetto di Reggio Calabria, il quale ha ordinato il divieto di affissione e il sequestro di un manifesto del comitato comunale antifascista di Siderno Marina.

(2980) « FIUMANÒ, MISEFARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali sono i motivi per cui, dopo molti anni, ancora non è stato finanziato il progetto della rete di fognatura della città di Marsala che duramente provata dalla guerra dando alla Patria un contributo importante di sangue, con i suoi 82 mila abitanti, è priva ancora di importanti opere igienico-sanitarie;

e se non ritenga di provvedervi nel corso dell'attuale esercizio finanziario.

(2981) « PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere in favore degli agricoltori della zona di Fondi, gravemente colpiti e danneggiati dalla violenta grandinata dello scorso giugno 1960.

(2982) « ROMUALDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se può essere ritenuto lecito il fatto che la riduzione del costo di trasformazione industriale della barbabietola da zucchero, decretata l'11 giugno 1960 nella misura di lire 10,50 al chilogrammo, non abbia avuto sinora pratica applicazione.

« Gli interroganti chiedono inoltre di sapere se il ministro non ritenga di dover disporre la immediata diminuzione del prezzo dello zucchero nella misura stabilita dal Comitato interministeriale dei prezzi;

e se e come intenda fare restituire alla collettività il superprofitto che gli industriali saccariferi hanno accumulato in questo lasso di tempo.

(2983) « COLOMBI, MONTANARI SILVANO, TREBBI, MAGNO, FALETRA, ROFFI, DI PAOLANTONIO, CAVAZZINI, AMBROSINI ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'interno e degli affari esteri, per conoscere se non ritengano opportuno disporre quanto è di loro competenza affinché sia consentito il ritorno in Patria dei resti mortali delle fu maestà Vittorio Emanuele III ed Elena di Montenegro, al fine di consentire ad essi di riposare accanto ai loro avi nel Pantheon, a Roma, dove è giusto che sia dato loro una degna sepoltura, come è, del resto, nei voti di quasi tutto il popolo italiano, ed inoltre rientrando ciò nei doveri più elementari di uno Stato che vanta indiscutibili ed innegabili tradizioni di civiltà e di umanità.

(13422) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere secondo quali norme e disposizioni può essere consentito ai prefetti e ai questori di vietare o concedere l'uso di determinate piazze cittadine richieste per tenervi delle pubbliche manifestazioni.

« In particolare, l'interrogante chiede di conoscere le ragioni per cui la questura di Padova ha vietato, nella giornata dell'11 luglio 1960, al comitato dei partiti antifascisti, l'uso della piazza Insurrezione, luogo centrale della città, tradizionalmente destinato a pubbliche assemblee, costringendo lo stesso comitato a trasferire la propria manifestazione in un'altra piazza di Padova.

(13423) « Busetto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non stia per disporre che gli istituti tecnici industriali di Campobasso e di Agnone vedano coperte da professori di ruolo od, in subordinata, da professori di provata capacità ed esperienza almeno le cattedre delle materie tecnico-scientifiche, essenziali alla formazione dei periti elettrotecnici e meccanici, per cui le due scuole sono state volute ed istituite.

(13424) « SAMMARTINO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, per sapere se hanno veramente valutate tutte le conseguenze che agli utenti di automobili deriveranno nel momento in cui scadranno i termini previsti dal codice della strada per le modificazioni e la introduzione dei sistemi di segnalazioni luminose previsti dal codice stesso.

« L'interrogante sa benissimo che non è ammessa l'ignoranza della legge, ma chiede ai su indicati ministri se è possibile attribuire ai cittadini che, dopo il decadimento dei termini di tempo previsti dal codice, si troveranno in una situazione d'irregolarità, la diretta responsabilità di una tale incresciosa situazione, quando è stato ampiamente documentato che:

l'offerta sul mercato degli oggetti necessari per i nuovi sistemi di segnalazione luminosa non è stata adeguata alla generale domanda;

tale divario ha dato luogo ad operazioni d'incettazione e di vendita degli oggetti a prezzi spropositati;

è mancata una adeguata e tempestiva distribuzione di modelli e di tipi unificati. (13425)

« Busetto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste, del lavoro e previdenza sociale, dell'interno e delle finanze, per conoscere quali solleciti provvedimenti intendano prendere in favore delle zone della provincia di Bari duramente colpite il 9 luglio 1960 dalle note grandinate che non solo hanno gravemente compromesso il raccolto, ma spesso hanno anche danneggiato gli alberi e distrattato i terreni.

« In particolare, l'interrogante chiede se i suddetti ministri sono a conoscenza che i danni subiti nei territori di Acquaviva, Cassano, Polignano, Putignano, Conversano, Turi, Sammichele e Casamassima hanno ancora ulteriormente accresciuto il grave disagio conseguente al già poco favorevole andamento stagionale. (13426)

« Lattanzio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per aiutare le popolazioni rurali di zone della Valle Sabbia (Brescia) (specie nei comuni di Provaglio e Sabbio Chiese) e di Montichiari (specie la frazione di Vighizzolo), dove nei giorni scorsi violentissimi nubifragi hanno distrutto prodotti agricoli (dal grano

all'uva, dalla frutta al granturco) — unico frutto del lavoro di tante famiglie per tutto l'anno — in percentuali che vanno dal 50 al 100 per cento.

« L'interrogante fa presente che aiuti straordinari ed immediati sgravi fiscali sono indispensabili, data anche la particolare depressione economica delle zone colpite. (13427)

« Zugno ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se è a sua conoscenza la insoddisfacente situazione dei servizi postali di recapito nella città di Prato, dove anche il recente aumento di una zona urbana di recapito (la ventiduesima) non ha certamente rappresentato soluzione del problema.

« Infatti la città di Prato con i suoi 105.000 residenti (a cui vanno aggiunti i circa 20.000 non iscritti al registro di popolazione), con le oltre mille aziende industriali, le oltre 4.000 aziende artigiane e i 1.500 commercianti ed esercenti, richiederebbe almeno trenta portalettere per adeguare i servizi di recapito alle esigenze del solo centro urbano. Le attuali zone hanno una percorrenza di quattordici-quindici chilometri nelle due distribuzioni e nella decima zona urbana come nella quarta rurale (oggi urbanizzata) la seconda distribuzione è oggi soppressa per la materiale impossibilità di effettuarla con le attuali disponibilità di personale.

« Un altro problema che dovrebbe trovare soluzione è quello dell'istituzione dell'ufficio « Prato-ferrovia », perché non si vede il motivo di far proseguire (nelle ore notturne) la corrispondenza verso Firenze e farla inoltrare a Prato al mattino, con i conseguenti ritardi che danneggiano la funzionalità del servizio.

« L'interrogante gradirebbe conoscere quali misure si intendono prendere per regolarizzare la situazione lamentata. (13428)

« Vestri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'industria e commercio e della pubblica istruzione, per conoscere quali urgenti e radicali provvedimenti intendano adottare per soddisfare le richieste che al Governo vengono rivolte in questi giorni dagli studiosi e dai ricercatori di fisica e di fisica nucleare del C.N.R.N. e degli istituti universitari ad esso collegato.

« Il fatto stesso che i ricercatori e i professori hanno dovuto mettere in atto lo sciopero, la protesta e rivolgere un appello alla sensibilità del paese e che tali manifesta-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

zioni della loro volontà, perfettamente costituzionali, si siano svolte con la totale adesione degli interessati e con la solidarietà di tutta la scuola italiana, indica la gravità della situazione e la urgente necessità di farvi fronte con soluzioni organiche e con un'ampia programmazione dei necessari interventi finanziari ed organizzativi.

(13429)

« Busetto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali provvedimenti, con carattere di urgenza, intendano prendere per alleviare la grave situazione in cui versano i lavoratori agricoli avventizi e gli edili del comune di Polistena, a causa dello stato diffuso di disoccupazione che investe centinaia di essi.

« L'interrogante fa rilevare:

che i lavoratori sono stati costretti a manifestare pubblicamente e a più riprese, negli ultimi quindici giorni, ricevendo riconoscimenti da parte delle autorità locali e provinciali;

che, attraverso le giornate di avvio volontario concordate con le aziende agricole del comune e con l'apertura di due cantieri di lavoro già disposta, una parte considerevole di lavoratori rimarrà ancora disoccupata o sarà avviata per un numero di giornate del tutto insufficiente;

che occorre quindi prevedere l'apertura di altri cantieri di lavoro come quelli stradali nelle contrade " San Martino " e " Celano " e l'inizio di opere di bonifica e trasformazione fondiaria nella zona anche ad opera del consorzio di bonifica della piana di Gioia Tauro.

(13430)

« FIUMANÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere se è vero che il progetto di elettrificazione delle contrade Bufolata, Madonna Cave ecc. di Marsala, recentemente finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno, prevede una spesa che è almeno del 25 per cento in più rispetto ai prezzi del materiale che dev'essere usato nella realizzazione dello stesso progetto e se è vero che la previsione della entità di tale spesa è stata voluta dalla società generale elettrica della Sicilia che, secondo quanto si dice, dovrebbe realizzare il suddetto progetto;

si chiede, perciò, di affidare l'esecuzione dell'opera scegliendo il sistema di ap-

palto contro ogni licitazione privata che, ritiene l'interrogante, non può essere adottata per l'occasione, trattandosi di rilevante opere e, comunque, al fine di fugare ogni sospetto e tranquillizzare la pubblica opinione marsalese sarebbe bene che l'elettrificazione delle contrade marsalesi si effettuasse al più presto, concedendo lavori a ditte che avessero partecipato a regolare concorso di appalto.

(13431)

« PELLEGRINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non creda di esaminare la opportunità di modificare il trattamento tributario dell'I.G.E. in favore dell'ardesia, che sconta l'aliquota del 3 per cento, mentre altro materiale assai più pregiato (marmo travertino, alabastro, porfido, ecc.) è soggetto all'aliquota unitaria dello 0,50 per cento.

(13432)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga opportuno disporre che i dipendenti degli uffici distrettuali delle imposte dirette eseguano sollecitamente le numerose volture catastali arretrate, per modo che le conseguenti variazioni si rendano operanti sui ruoli di riscossione che vengono compilati dai predetti uffici distrettuali, i quali, oberati da altri preminenti servizi di istituto, trascurano l'esecuzione delle volture e delle note di variazione pendenti.

(13433)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quando potrà essere definita la pratica per danni di guerra, riguardante la società C.E.I.A., intestataria del fascicolo Etiopia n. 3023, che trovasi presso il Servizio beni italiani all'estero del Ministero del tesoro. La società predetta attende da tempo che la competente commissione ministeriale si pronunci sulla richiesta di risarcimento dei danni subiti per abbandono di beni nella zona di Aramaio, Gaggi e Gulalé.

« La pratica, istruita sufficientemente con mappe riproducenti i piani di lavoro eseguiti e da effettuarsi nelle zone predette, con inventari del C.E.P., rintracciati presso l'ufficio del demanio etiopico, con stralci degli annali dell'Africa italiana elogiativi dell'opera intrapresa dalla C.E.I.A., ecc., è stata tenuta presente anche dalla missione del Tesoro, recatasi in Etiopia nel 1958.

(13434)

« COLITTO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere le ragioni che impediscono al Ministero del tesoro, alla cui competenza è affidata la vigilanza della gestione I.N.A.-Casa, di effettuare l'esame e l'approvazione del regolamento del personale assunto direttamente dalla gestione, ai sensi dei seguenti articoli:

articolo 39 delle norme integrative e complementari per l'attuazione della legge 28 febbraio 1949, n. 43, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1949, n. 340;

articoli 41 e 42 del regolamento per l'esecuzione della legge 28 febbraio 1949, n. 43, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1949, n. 436;

articolo 54 delle norme integrative e complementari per l'attuazione delle leggi 28 febbraio 1949, n. 43 e 26 novembre 1955, n. 1148, concernenti provvedimenti per incrementare l'occupazione operaia agevolando la costruzione di case per lavoratori, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1956, n. 1265;

e per sapere se non ritiene opportuno sollecitare l'approvazione del regolamento stesso, in considerazione del fatto che detto personale da anni attende la definitiva regolarizzazione giuridico-normativa del proprio rapporto di lavoro.

(13435)

« PRETI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se non creda opportuno disporre con cortese sollecitudine il pagamento dell'indennità di missione all'estero a favore del nucleo carabinieri, che venne comandato dall'Italia a prestare servizio isolato con l'amministrazione Britannica dell'Eritrea dal 1947 al 15 settembre 1952. Non si comprendono i motivi, per i quali ai cennati militari — che rappresentarono degnamente l'Italia in territorio oltremare ed in periodo di particolarissima situazione — siano stati pagati soltanto assegni e competenze in misura eguale a quelli pagati ai colleghi, che hanno prestato servizio nella città di Napoli, e non sia stata loro corrisposta alcuna indennità speciale, contrariamente al contenuto del foglio n. 100748/1/1 dell'8 febbraio 1951, del M.D.E. — ufficio segretario generale — prima sezione ed alle relative proposte della B.M.A.

(13436)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se, come e quando si provvederà a sistemare,

anche in ossequio ai principi della costituzione, sia nel campo giuridico che in quello economico, la posizione degli insegnanti elementari "comandati" a prestare servizio negli uffici di segreteria degli ispettorati scolastici e delle direzioni didattiche, i quali sono costretti a lavorare anche nelle ore pomeridiane e serali, per tutto l'anno, senza percepire un'adeguata indennità od un maggiore compenso per le loro delicate e gravose prestazioni.

(13437)

« PAOLUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se il suo Ministero (in relazione alla risposta data a precedente interrogazione n. 6348) intenda o meno finanziare il mutuo di lire 5 milioni richiesti dal comune di San Michele Salentino (Brindisi), per l'ampliamento del cimitero, ivi compreso il completamento della chiesa colà esistente.

(13438)

« MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se, (in relazione alla risposta data a precedente interrogazione n. 6351), intenda o meno finanziare il mutuo di lire 91 milioni richiesti dal comune di San Michele Salentino (Brindisi) per la costruzione di fognatura e l'ampliamento della rete idrica interna.

(13439)

« MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se il suo Ministero (in relazione alla risposta data a precedente interrogazione n. 6347) intenda o meno finanziare il mutuo di lire 17 milioni richiesti dal comune di San Michele Salentino (Brindisi), per l'adduzione della pubblica illuminazione alle contrade Aieni, Cotogni e Sardella.

(13440)

« MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se il suo Ministero — in relazione alla risposta data a precedente interrogazione n. 6350 — intenda o meno finanziare il mutuo di lire 40 milioni richiesti dal comune di San Michele Salentino (Brindisi) per la costruzione di strade nella circoscrizione del capoluogo.

(13441)

« MONASTERIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della sanità e dei lavori pubblici, per conoscere se approvano l'operato della ditta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

Girola, che senza preavviso ha da più settimane interrotto la erogazione, cui era obbligata, alla popolazione in Castel San Vincenzo (Campobasso) dell'acqua non potabile, con grave danno della pubblica igiene, e per conoscere altresì quali provvedimenti intendano prendere, perché ulteriori danni siano evitati alla laboriosa popolazione.

(13442)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se intenda, con il nuovo anno scolastico, istituire una scuola di avviamento a tipo agrario in Piana di Caiazzo (Caserta) secondo le richieste dell'amministrazione comunale.

(13443)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per chiedere se intenda disporre il finanziamento dell'acquedotto di Piana di Caiazzo (Caserta) secondo le richieste di quella amministrazione comunale.

(13444)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per chiedere se, oltre al primo lotto di fognatura per 25 milioni, intende nel prossimo esercizio disporre il finanziamento di altro lotto in modo da rendere tecnicamente possibile la costruzione delle fognature in Agelora (Napoli), ove è molto sviluppato il turismo.

(13445)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intenda finanziare, ai sensi della legge Tupini, il finanziamento della sopraelevazione del palazzo comunale di Casola di Napoli, data l'estrema urgenza dell'opera.

(13446)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intende finanziare il progetto della rete idrica interna e quello delle fognature nel comune di Sant'Antonio Abate (Napoli).

(13447)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per conoscere se intendano finanziare gli edifici scolastici chiesti dall'amministrazione comunale di Agerola.

(13448)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del turismo e dello spettacolo, per conoscere se intenda prender l'iniziativa per una disciplina della professione degli agenti di viaggio, con cui venga stabilita una patente su l'esercizio di quella professione ed in cui sia predisposta una regolazione completa di quella attività.

(13449)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali provvedimenti intende prendere in favore delle popolazioni delle frazioni di San Giuseppe e Porto Garibaldi nel comune di Comacchio, gravemente danneggiate dalla violenta grandinata del 24 aprile 1960.

« L'interrogante fa presente che trattasi di 82 famiglie di mezzadri, 60 di coltivatori diretti, 30 di assegnatari e circa 200 famiglie di compartecipanti, che hanno perduto la totalità dei loro raccolti del 1960, su una superficie di circa 1.500 ettari coltivata a vigneto, grano, pomodori ecc., per un valore di circa 800 milioni; e che trattasi, come è noto, di zona particolarmente depresso.

(13450)

« CATTANI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e dell'industria e commercio, per conoscere se non ritengano opportuno disporre perché, attraverso tempestive visite ed ispezioni *in loco* nella provincia di Brindisi, ed in particolare nei comuni di Fasano, Ostuni, Cisternino, Brindisi, Carovigno, Ceglie Messapico ed altri, il "gruppo esperti italiani dell'Eucaliptus" accerti se, date le condizioni argillose di quei terreni e la necessità di aumentare i cantieri di rimboschimento, sarà possibile nell'immediato futuro la piantagione e lo sviluppo di grandi alberi di "eucaliptus".

« Ove risultasse dall'accertamento tecnico una favorevole disposizione di quell'ambiente naturale allo sviluppo degli "eucaliptus", se non ritengano opportuno comunicare i dati precisi relativi alla produzione della cellulosa nel Mezzogiorno ed in Puglia, ai fini di una eventuale iniziativa di costruzione di uno stabilimento industriale per le cellulose.

(13451)

« GUADALUPI, BOGONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali provvedimenti, in via di urgenza, si riprometta di prendere a favore dei braccianti agricoli avventizi e dei lavo-

ratori edili disoccupati del comune di Cinquefrondi (Reggio Calabria), i quali, nelle ultime due settimane del luglio 1960, sono stati costretti a manifestare per le strade del paese il loro grave stato di disagio, allo scopo di richiamare l'attenzione delle autorità preposte e l'appoggio dell'opinione pubblica sulle seguenti rivendicazioni:

1°) avvio volontario delle centinaia di disoccupati agricoli con accordi da intercorrere con le aziende agricole locali, tali che possano assicurare un minimo adeguato di giornate lavorative per i mesi di luglio-agosto-settembre;

2°) inizio di lavori di bonifica e trasformazione fondiaria anche attraverso opere da effettuarsi dal consorzio di bonifica della zona;

3°) apertura di cantieri di lavoro;

4°) inizio di tutti i lavori già programmati e appaltati da parte di tutti gli enti;

5°) interventi assistenziali attraverso l'E.C.A., a cui occorre fornire mezzi adeguati.

« Data la particolare gravità della situazione di miseria esistente e l'interesse a tranquillizzare tanta benemerita parte della popolazione, l'interrogante confida in provvedimenti idonei e tempestivi.

(13452)

« FIUMANÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere a favore delle centinaia di lavoratori disoccupati agricoli ed edili del comune di Cardeto (Reggio Calabria), i quali conducono in atto un'agitazione tendente ad ottenere:

1°) inizio dei lavori già appaltati nella zona;

2°) intensificazione dei lavori da parte del consorzio di bonifica dell'Aspromonte e della forestale con l'impiego di altra manodopera disoccupata;

3°) appalto ed inizio dei lavori già progettati per la costruzione della strada Cardeto-Campi da parte del consorzio di bonifica dell'Aspromonte;

4°) costruzione del ponte che deve congiungere le frazioni della campagna con il centro del comune;

5°) integrale sollecita applicazione della legge speciale Calabria;

6°) corresponsione degli assegni familiari praticati per il settore industria a favore dei lavoratori addetti alle opere di com-

petenza del consorzio di bonifica dell'Aspromonte.

« L'interrogante è dell'avviso che ogni ritardo nel provvedere potrebbe portare all'acuirsi della tensione già esistente nel comune.

(13453)

« FIUMANÒ ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere lo stato del progetto per la costruzione di una cabina per la distribuzione di energia elettrica in località Isoletta, contrada Santa Giusta, nel comune di Arce e quali possibilità esistono per una sollecita definizione ed approvazione del progetto stesso.

(13454)

« COMPAGNONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e delle finanze, per conoscere se sono informati della rovinosa grandinata che ha imperversato nei giorni scorsi sulla campagna di Cassano Murge (Bari), in modo particolare sulla zona nord-occidentale che circonda il predetto abitato, fra la foresta demaniale e la contrada « Difesa ».

« Secondo le prime notizie giunte all'interrogante la distruzione dei vineti sarebbe stata quasi totale.

« L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti intendano adottare in favore dei coltivatori diretti interessati.

(13455)

« DE CAPUA ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dell'industria e del commercio, nella sua qualità di presidente delegato del comitato interministeriale dei prezzi sulle recenti decisioni del ministro della sanità, che ha provveduto a riformare la composizione della commissione prezzi esistente presso il suo Ministero, escludendo tutti i componenti non dipendenti dal Ministero stesso; e sulle funzioni di fatto esercitate da tale commissione, in gran parte responsabile dell'alto costo delle specialità medicinali, in aperto contrasto con la vigente disciplina dei prezzi, che affida al comitato interministeriale dei prezzi la esclusiva competenza sui prezzi delle merci e dei servizi, comprese le specialità medicinali.

« Gli interpellanti chiedono, inoltre, quali provvedimenti intenda adottare e sollecitare perché il comitato interministeriale dei prezzi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

non sia più oltre privato della sua naturale competenza nel settore delle specialità medicinali, anche se di nuova registrazione.

(692)

« DE PASCALIS, RICCA ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale, sui seguenti gravi fatti avvenuti nelle aziende I.R.I. napoletane in occasione dello sciopero dell'8 luglio 1960:

O.M.F.: la direzione ha ammonito i lavoratori ad uscire dall'azienda durante lo sciopero. In particolare l'azienda ha minacciato la serrata (sospensione delle lavorazioni al montaggio ed alla fonderia) qualora i lavoratori avessero continuato l'azione di sciopero;

S.E.B.N.: la direzione ha pubblicamente invitato i capi reparti a segnalare i « responsabili » delle azioni sindacali;

Ilva Bagnoli: l'ufficio personale preleva i cartellini di presenza degli operai allo scopo di costringerli a chiederli e quindi intimidirli nella loro sacrosanta lotta per legittime rivendicazioni economiche.

« L'interpellante chiede altresì di sapere se il Governo ritiene che tutto ciò non contrasti con la funzione che le aziende di Stato dovrebbero svolgere per garantire e non violare le libertà politiche e sindacali, sola condizione per una sana collaborazione tra i lavoratori e le direzioni aziendali.

(693)

« FASANO ».

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.

Così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

La seduta termina alle 19,30.

Ordine del giorno

per le sedute di martedì 19 luglio 1960.

Alle ore 10,30 e 16,30:

1. — Svolgimento delle proposte di legge:

GUERRIERI FILIPPO ed altri: Modifiche alla legge 27 marzo 1953, n. 259, concernente l'aumento dei soprassoldi di medaglie al valor militare e degli assegni ai decorati dell'ordine militare d'Italia ed estensione del so-

prassoldo ai decorati della Croce di guerra al valor militare (1965);

VEDOVATO: Cessione a titolo gratuito, al comune di Firenze del compendio demaniale denominato « Palazzo Buontalenti » (2261).

2. — Seguìto della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (1974) — **Relatore:** Romano Bartolomeo.

3. — Discussione dei disegni di legge:

Approvazione ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo italiano e la Commissione europea dell'energia atomica (Euratom) per l'istituzione di un Centro comune di ricerche nucleari di competenza generale, concluso in Roma il 22 luglio 1959 (*Approvato dal Senato*) (2322) — **Relatore:** Scarascia;

Disposizioni per l'aumento degli organici della Magistratura (2025) — **Relatore:** Breganze;

Stato di previsione della spesa del Ministero della sanità per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961 (1981) — **Relatori:** Colleselli, *per la maggioranza;* Angelini Ludovico e Montanari Otello, *di minoranza.*

4. — votazione a scrutinio segreto del disegno di legge costituzionale:

Assegnazione di tre Senatori ai comuni di Trieste, Duino Aurisina, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle e Sgonico (*In prima deliberazione: approvato dal Senato, nella seduta del 16 dicembre 1959; modificato dalla Camera, nella seduta del 17 febbraio 1960; modificato dal Senato, nella seduta del 9 giugno 1960*) (1846-B).

5. — Conto consuntivo delle spese interne della Camera dei Deputati per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (Doc. V, n. 3).

6. — Progetto di bilancio delle spese interne della Camera dei Deputati per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (Doc. V, n. 4).

7. — Seguìto della discussione della proposta di legge:

MACRELLI: Riesame delle posizioni dei dipendenti dalle pubbliche amministrazioni che furono arbitrariamente dimessi o licenziati durante il regime fascista (*Urgenza*) (19) — **Relatore:** Canestrari.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 15 LUGLIO 1960

8. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

LUZZATTO ed altri: Modificazioni alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei Consigli provinciali (24) — *Relatori:* Bisantis, per la maggioranza; Ferri, di minoranza;

IOZZELLI: Modifica alla legge 8 marzo 1951, n. 122, recante norme per la elezione dei Consigli provinciale (1274) — *Relatore:* Bisantis;

BOZZI: Modifiche all'articolo 10 della legge 8 marzo 1951, n. 122, concernente l'elezione dei Consigli provinciali (1634) — *Relatore:* Bisantis.

9. — *Discussione del disegno di legge:*

Norme per la classificazione e la vendita degli olii di oliva (*Approvato dal Senato*) (1899);

e delle proposte di legge:

NATTA ed altri: Classificazione e disciplina del commercio degli olii vegetali (111);

ROSSI PAOLO e BUCALOSSI: Tutela dell'olio di oliva naturale di produzione nazionale (210);

— *Relatore:* Germani.

10. — *Discussione delle proposte di legge:*

PENAZZATO ed altri: Istituzione di un congedo non retribuito a scopo culturale (237) — *Relatore:* Buttè;

CERRETI ALFONSO ed altri: Adeguamento della carriera dei provveditori agli studi a quella degli ispettori centrali (1054) — *Relatore:* Bertè.

11. — *Discussione del disegno di legge:*

Assicurazione obbligatoria contro le malattie per gli esercenti attività commerciali (*Urgenza*) (1572);

e delle proposte di legge:

BERLOFFA ed altri: Assicurazione obbligatoria contro le malattie per i titolari di piccole imprese commerciali a conduzione familiare e per i venditori ambulanti (47);

MAZZONI ed altri: Estensione dell'assicurazione obbligatoria contro le malattie ai venditori ambulanti, ai commercianti al minuto e agli esercenti pubblici (681);

— *Relatori:* Repossi, per la maggioranza; Mazzoni e Armaroli, di minoranza.

12. — *Discussione dei disegni di legge:*

Modifiche all'ordinamento del Consiglio di giustizia amministrativa per la Regione siciliana (253) — *Relatori:* Lucifredi;

Nuova autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi statali per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario (1222) — *Relatore:* Franzo.

13. — *Discussione delle proposte di legge:*

TOZZI CONDIVI: Modifica dell'articolo 8 del testo unico delle leggi per la composizione ed elezione dei Consigli comunali e dell'articolo 7 della legge 8 marzo 1951, n. 122, per la elezione dei Consigli provinciali, concernenti la durata in carica dei Consigli stessi (52) — *Relatore:* Bisantis;

Senatore ZOLI: « Istituzione della scuola nazionale professionale per massofisioterapisti ciechi nell'Istituto statale d'istruzione professionale per i ciechi annesso all'Istituto nazionale dei ciechi « Vittorio Emanuele II » di Firenze (*Approvata dalla VI Commissione permanente del Senato*) (1481) — *Relatore:* Di Luzio;

Senatore MENGHI: Modificazioni agli articoli 11 e 12 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 141, concernenti benefici tributari a favore di società cooperative (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (311) — *Relatore:* Martinelli;

TROMBETTA e ALPINO: Valore della merce esportata ai fini del calcolo dell'imposta sull'entrata da restituire ai sensi della legge 31 luglio 1954, n. 570 (979) — *Relatore:* Vicentini.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI