

DLXXXVIII.

SEDUTA DI MARTEDÌ 27 MARZO 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE	PAG.	PAG.
	PAG.	
Congedi	28309	ROBERTI 28313, 28320
Disegni di legge:		CAPRARA 28313, 28320
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	28310	BOLDRINI 28313, 28321
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	28327	TAVIANI, <i>Ministro dell'interno</i> 28315, 28316
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):		28320, 28322, 28326, 28327
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272)	28328	ROMUALDI 28319
PRESIDENTE	28328	SFORZA 28322
GETTER WONDRIK	28328	LIZZADRI 28323
DEGLI ESPOSTI	28333	ORLANDI 28324
LOMBARDI RICCARDO	28339	BOZZI 28324
BIAGGI FRANCAANTONIO	28350	SCARONGELLA 28324
SORGI	28355	RAFFAELLI 28325
COLITTO	28361	BELOTTI 28325
FRANCAVILLA	28366	DE PASQUALE 28325
Proposte di legge:		CORONA ACHILLE 28326
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	28310	
(<i>Trasmissione dal Senato</i>)	28327	Risposte scritte ad interrogazioni (<i>Annunzio</i>) 28328
Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>):		
PRESIDENTE	28369, 28379	
AMADEI LEONETTO	28379	
Interpellanze e interrogazioni sul rinnovo di alcune amministrazioni locali (<i>Svolgimento</i>):		
PRESIDENTE	28310	
NATOLI	28312, 28318	

La seduta comincia alle 10.

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 23 marzo 1962.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bertè, Bettiol, Carcaterra, Caveri, Daniele, Gennai Tonietti Erisia, Iozzelli, Martino Edoardo, Martino Gaetano, Montini, Rubinacci e Sabatini.

(*I congedi sono concessi*).

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che il seguente disegno di legge possa essere deferito alla VII Commissione (Difesa) in sede legislativa, con il parere della V:

« Aumento delle paghe dei militari e graduati di truppa delle forze armate e aumento della paga degli allievi carabinieri, allievi finanziari, allievi guardie di pubblica sicurezza, allievi agenti di custodia, allievi guardie forestali e allievi vigili del fuoco » (*Approvato dalla IV Commissione del Senato*) (3676).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla VII Commissione (Difesa):

CURTI AURELIO ed altri: « Norme concernenti l'aeroporto di Torino Caselle » (3661) (*Con parere della II, della V e della VI Commissione*);

alla XIII Commissione (Lavoro):

MATTEOTTI GIANCARLO e **VIZZINI**: « Modifica dell'articolo 14 del regolamento di attuazione della legge 23 novembre 1939, n. 1815, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1959, n. 921, sulla disciplina degli studi di consulenza ed assistenza » (3632);

RUBINACCI: « Estensione agli iscritti a casse e fondi sostitutivi dell'assicurazione obbligatoria del principio sancito dall'articolo 3 della legge 4 aprile 1952, n. 218 (13^a mensilità di pensione) » (3637);

alla XIV Commissione (Igiene e sanità):

SPADAZZI: « Accertamento obbligatorio dei gruppi sanguigni » (3664) (*Con parere della IV Commissione*);

alle Commissioni riunite IV (Giustizia) e XIII (Lavoro):

GONELLA GIUSEPPE ed altri: « Assicurazioni sociali ai detenuti lavoratori » (*Urgenza*) (2939) (*Con parere della V Commissione*);

alle Commissioni riunite X (Trasporti) e XIII (Lavoro):

BERLINGUER ed altri: « Trasferimento alle casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie dell'assicurazione malattia ai pensionati marittimi e aviatori » (3624).

La XII Commissione (Industria) ha deliberato di chiedere che il disegno di legge: « Modificazioni alla legge 3 aprile 1957, n. 233, sulla istituzione dei ruoli aggiunti per il personale delle camere di commercio, industria e agricoltura » (*Approvato dalla IX Commissione del Senato*) (3397), già assegnatole in sede referente, le sia deferito in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

Natoli, Cianca, Cinciari Rodano Maria Lisa, D'Onofrio e Nannuzzi, al ministro dell'interno, « per conoscere: se il Governo abbia predisposto la convocazione dei comizi per la elezione del consiglio comunale di Roma alla scadenza, ormai imminente, del terzo mese di gestione commissariale; se ritenga tale convocazione necessaria ed improrogabile anzitutto per il rispetto e l'attuazione dei principi della vita democratica stabiliti dalla Costituzione; tanto più in quanto da parte del commissario prefettizio si è proceduto allo scioglimento di organismi rappresentativi e popolari (commissione amministratrice della centrale del latte e consulte tributarie), considerata anche la gravissima situazione di dissesto e addirittura di disgregazione in cui versa l'amministrazione del comune di Roma, in conseguenza di un malgoverno prolungatosi per molti anni, e per i grandi complessi problemi insorti, e rimasti insoluti, in una città di 2 milioni di abitanti in continua crescita; se ritenga che la gravità della situazione richieda la più rapida eliminazione di una gestione burocratica e provvisoria come quella commissariale e la ricostituzione di un'amministrazione democratica pienamente responsabile e capace di affrontare problemi non contingenti, ma fondamentali per la vita e lo sviluppo della capitale » (985);

Romualdi, Michelini, De Marsanich, Almirante e Caradonna, al ministro dell'interno, « per conoscere se intenda indire prima della prossima estate 1962 le elezioni dell'amministrazione comunale di Roma, essendo già largamente superato il termine di gestione commissariale stabilito dalle leggi in vigore » (1077);

Roberti, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dell'interno, « per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

conoscere se essi ritengano necessario indire le elezioni amministrative per l'amministrazione comunale di Napoli, essendo scaduto il termine trimestrale ordinario previsto dalla legge per la gestione del commissario prefettizio. Per conoscere ancora se ritengano opportuno che le elezioni suddette vengano effettuate con assoluta urgenza e quindi prima dell'estate, dal momento che, per l'articolo 5 della legge speciale per Napoli, il programma globale ed i singoli programmi annuali per l'esecuzione delle opere straordinarie previste dalla legge stessa devono essere formulati dall'amministrazione del comune di Napoli d'intesa con gli organi dello Stato; per cui, se l'amministrazione di Napoli continuasse ad essere retta da un commissario governativo, la programmazione delle opere, che la legge ha voluto riservare intenzionalmente ai rappresentanti eletti dalla cittadinanza napoletana, verrebbe ad essere disposta invece da un funzionario del Governo centrale con manifesta violazione dei diritti e delle prerogative della cittadinanza stessa » (1079);

Caprara, Magno, Francavilla, Sforza, Tognoni, Napolitano Giorgio, Assennato, Conte e Kuntze, al Presidente del Consiglio dei ministri, « sulla necessità che, in adempimento di un elementare dovere costituzionale che i passati governi hanno in analoghe occasioni ripetutamente violato, siano indette entro la primavera del corrente anno le elezioni comunali a Napoli, tenuto conto che l'attuale amministrazione straordinaria già dura oltre i termini stabiliti dalla legge e sono ormai prossime importanti scadenze per la definizione di alcuni grandi problemi cittadini (quali la formulazione del programma globale per l'utilizzazione dei fondi della legge 27 gennaio 1962, n. 7; la necessità di rielaborare il piano regolatore adottato dalla precedente gestione commissariale e mai discusso da un regolare consiglio comunale, anche per giungere ad un piano intercomunale ed in relazione alla realizzazione del consorzio industriale). Gli interpellanti chiedono altresì che le elezioni siano contemporaneamente indette, oltretutto negli altri centri della provincia di Napoli, anche nel capoluogo e nei comuni della provincia di Bari e Foggia (anche per il consiglio provinciale), nei quali sono da tempo scadute le amministrazioni ordinarie o straordinarie » (1084);

e delle seguenti interrogazioni:

Sforza, Assennato, Francavilla e Del Vecchio Guelfi Ada, al Presidente del Con-

siglio dei ministri, « per conoscere: a) i motivi che hanno determinato il prefetto di Bari — in aperto contrasto con la legislazione vigente — a non convocare i comizi elettorali per il rinnovo dei consigli comunali di Andria e Canosa, per i quali è scaduto il termine di legale durata dei quattro anni; b) se sia al corrente che la mancata emanazione del decreto prefettizio ha provocato vivo malcontento e vivaci proteste nelle popolazioni interessate » (4252);

Lizzadri, Comandini, Fabbri, Vecchietti e Venturini, al ministro dell'interno, « per sapere se ritenga coerente alle norme legislative vigenti la motivazione del decreto col quale il prefetto di Roma ha prorogato per tre mesi l'amministrazione del commissario straordinario al comune; più precisamente, se ravvisi, tra i compiti del commissario, quello — indicato dal prefetto come determinante — di risolvere i problemi di fondo del comune di Roma, allo scopo di realizzare la normalizzazione del civico ente, o non ritenga invece urgente il ritorno alla normalità col ripristino dell'amministrazione elettiva » (4262);

Di Nardo, al ministro dell'interno, « per conoscere le ragioni per le quali, fino ad oggi, non è stata ancora fissata la data per le elezioni amministrative dei seguenti comuni, tutti in provincia di Napoli, retti da commissari prefettizi: Qualiano, Resina (solo in sei sezioni), Palma Campania, Marigliano, Pomigliano D'Arco, Castellammare di Stabia e Torre Annunziata. L'interrogante chiede, altresì, di sapere se il ministro reputi opportuno e necessario indire le elezioni di cui sopra ad altra data prossima dal momento che non vi sono più i termini utili per indirle al 26 novembre » (4274);

Orlandi, al ministro dell'interno, « per conoscere quali siano le valutazioni ed i motivi che hanno indotto il prefetto di Ascoli Piceno a rinviare l'emanazione del decreto di convocazione dei comizi per l'elezione del consiglio comunale di Montegiorgio e per conoscere quando le elezioni stesse avranno luogo, tenuto conto che, in un primo momento, era stata ufficialmente indicata, per la convocazione dei comizi, una domenica di ottobre e, successivamente, l'ultima domenica di novembre » (4275);

Bozzi, al ministro dell'interno, « per conoscere se intenda stabilire il rispetto della legge e del principio democratico disponendo al più presto la convocazione dei comizi elettorali per la costituzione degli organi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

di normale amministrazione del comune di Roma » (4601);

Scarongella, Lenoci e De Lauro Matera Anna, al ministro dell'interno, « per sapere se sia disposto a confermare l'esplicito impegno del precedente ministro di indire le elezioni per l'elezione del consiglio provinciale di Foggia e di tutti i consigli comunali delle province di Bari e Foggia, che hanno compiuto il mandato previsto dalla legge e che sono stati sciolti con provvedimenti prefettizi e sostituiti da gestioni commissariali, nella prima tornata primaverile » (4608);

Sforza, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dell'interno, « per conoscere se intendano impartire precise disposizioni al prefetto di Bari onde siano convocati, senza ulteriore indugio — che viola la legge ed offende la democrazia — i comizi elettorali per il rinnovo dei consigli comunali di Andria, Canosa e Molfetta, scaduti fin dal mese di ottobre 1961 » (4644);

Raffaelli e Pucci Anselmo, al ministro dell'interno, « per conoscere le ragioni che lo hanno indotto a non indire le elezioni del consiglio comunale di Pisa, retto da un commissario straordinario fin dall'8 novembre 1961; se sia informato che i partiti politici, escluso quello della democrazia cristiana, e cioè i rappresentanti della maggioranza della popolazione, hanno richiesto la convocazione dei comizi elettorali; se, in considerazione delle gravi conseguenze che comporta la gestione commissariale, mentre vi sono da affrontare e risolvere importanti problemi di interesse cittadino che il commissario non ha veste né poteri di affrontare e tenendo conto che con l'8 maggio 1962 viene a scadere un semestre di permanenza del commissario, dopo del quale, per recente sentenza del Consiglio di Stato, gli atti commissariali presi con i poteri del consiglio sono irregolari e privi di effetto, ritenga necessario indire entro il più breve termine, e comunque non oltre il mese di giugno 1962, le elezioni al comune di Pisa » (4672);

Belotti, al ministro dell'interno, « per conoscere quali siano gli orientamenti degli organi competenti a indire le elezioni amministrative nelle province e nei comuni retti da commissari, quando i termini previsti dalla legge per le gestioni straordinarie siano superati » (4673);

De Pasquale, al ministro dell'interno, per sapere quando saranno indette le elezioni amministrative a Capo d'Orlando (Messina). Le precedenti elezioni si svolsero il 17 ottobre 1957 » (4648).

Sullo stesso argomento è stata presentata la seguente interpellanza, non iscritta all'ordine del giorno:

Boldrini e Montanari Otello, al ministro dell'interno, « per sapere quali motivi ostino per non convocare i comizi elettorali nella prossima tornata del giugno nel comune di Ravenna, dove la gestione commissariale scaduta e rinnovata termina il 21 giugno 1962. I complessi problemi amministrativi, che sono da risolvere urgentemente, con il rinvio delle elezioni non potranno essere affrontati, portando nocumento a tutta la vita cittadina » (1086).

Sono state presentate le seguenti altre interrogazioni, non iscritte all'ordine del giorno:

Lauro, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dell'interno, « per sapere se, ferma restando la necessità di convocare al più presto i comizi elettorali in tutti i comuni retti a gestione commissariale, ravvisino l'opportunità di indire le elezioni con assoluta priorità a Napoli, in quanto la capitale del Mezzogiorno ha esigenze del tutto eccezionali e particolari, che sono state trascurate proprio in virtù della lunga permanenza del regime commissariale, che pertanto non può essere ulteriormente procrastinato » (4693);

Corona Achille, al ministro dell'interno, « per conoscere le decisioni del Governo in ordine alla necessità di indire le elezioni amministrative nei comuni e delle province retti da gestioni commissariali di cui siano scaduti i termini di legge » (4694);

Di Paolantonio, al ministro dell'interno, « per sapere se ravvisi la necessità che vengano indette al più presto le elezioni comunali nella città di Giulianova, che da oltre un anno è soggetta alla gestione commissariale con grave pregiudizio per gli interessi ed i problemi indifferibili, concernenti la situazione e l'avvenire della stessa città » (4695);

Basile, al ministro dell'interno, « per conoscere quando saranno fissate le elezioni per il consiglio comunale di Capo d'Orlando (Messina) » (4696).

Se la Camera lo consente, lo svolgimento di queste interpellanze ed interrogazioni avverrà congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

L'onorevole Natoli ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

NATOLI. Poiché abbiamo appreso dalla stampa che il Consiglio dei ministri in una sua recentissima riunione avrebbe già as-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

sunto una determinazione in relazione all'argomento della nostra interpellanza che chiedeva lo svolgimento a breve scadenza delle elezioni amministrative nella città di Roma, rinuncio allo svolgimento e mi riservo di replicare dopo aver ascoltato le dichiarazioni del ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Roberti ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

ROBERTI. Per le stesse considerazioni svolte dall'onorevole Natoli rinuncio allo svolgimento, analogamente a quanto, per mio tramite, annunzia di fare l'onorevole Romualdi, presentatore di altra interpellanza.

PRESIDENTE. L'onorevole Caprara ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

CAPRARA. Anch'io rinuncio allo svolgimento, riservandomi di replicare alla risposta del ministro dell'interno.

PRESIDENTE. L'onorevole Boldrini ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

BOLDRINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, lo svolgimento della mia interpellanza mi pare abbia un particolare valore sia per la vita della città di Ravenna sia per gli impegni che sono già stati ripetutamente presi dai partiti allo scopo di dare ad essa una regolare amministrazione.

Non vi è dubbio, infatti, che se altri colleghi hanno presentato interpellanze per chiedere la convocazione dei comizi elettorali, allo scopo di dare un'amministrazione efficiente alle loro città, questa richiesta ha un particolare valore — mi preme sottolinearlo — per Ravenna, dove ci troviamo di fronte a una metamorfosi della vita economica e sociale, che da agricola ed artigiana sta trasformandosi in industriale, attraverso un rapido sviluppo.

I nuovi problemi di carattere economico, sociale, culturale e scolastico esigono che l'amministrazione locale faccia delle scelte per avviarli a soluzione tenendo conto della somma delle questioni che si intrecciano ed esigono un programma organico da attuare con continuità in ogni sua parte.

Ho detto poc'anzi che nella zona è in corso un processo di industrializzazione, per cui le amministrazioni comunali, e in particolare quella di Ravenna, devono predisporre le opportune aree, eseguire lavori di assestamento per favorire e regolare lo sviluppo industriale; è urgente trasformare i servizi, da quelli di una limitata città di provincia a quelli di una città in pieno sviluppo; vi sono i grossi problemi che riguardano l'emigrazione interna. Non bisogna dimenticare

che la popolazione del comune di Ravenna, nel corso di questi anni, proprio per l'accenramento industriale e lo sviluppo dell'economia, è andata rapidamente aumentando, creando problemi complessi per la vita sociale e urbanistica. Vi è tutto il settore dell'urbanistica, collegato allo sviluppo impetuoso della città e alla difesa, nello stesso tempo, del patrimonio storico e artistico, che reclama l'approvazione del piano regolatore.

Infine, vi è tutta una serie di questioni che si ricollegano al settore litoraneo, per cui l'opinione pubblica ravennate, per gli interessi privati e per quelli municipali, richiede la rapida conclusione della gestione commissariale ed il ritorno a una vita comunale attiva, allo scopo, ripeto, di affrontare con senso di responsabilità i grandi problemi sul tappeto, permettendo all'amministrazione locale di assumere la propria fisionomia democratica, al fine di fare alcune scelte di grande peso politico per l'avvenire e per lo sviluppo della città di Ravenna.

Questo elemento è stato anche al centro della polemica elettorale e postelettorale nell'ultima tornata del 28 maggio 1961, tanto che i rappresentanti dei partiti, dopo il mancato accordo per la costituzione della giunta comunale e per la formulazione del programma relativo in sede di consiglio comunale, precisamente nella sua ultima seduta, dopo aver constatato l'incapacità di esprimere un governo locale, hanno approvato all'unanimità il seguente ordine del giorno che a mio avviso è estremamente significativo: « Il consiglio comunale di Ravenna, constatato che fra i gruppi non è intervenuto un accordo valido alla nomina del sindaco e alla formazione della giunta, fa voti perché il commissario, ogni qualvolta se ne presenti l'opportunità, consulti i partiti e i parlamentari ravennati, per avviare a rapida e tempestiva soluzione i problemi più urgenti del nostro comune, quali l'acquedotto, la circonvallazione, il piano regolatore, la zona industriale e portuale ». Il documento conclude auspicando la convocazione dei comizi elettorali.

Si tratta di un ordine del giorno che, a mio avviso, ha un particolare valore, per cui credo sia giusto sottolinearne alcuni punti.

Innanzitutto, come si spiega che, dopo una battaglia elettorale vivacissima, il consiglio comunale ha votato un ordine del giorno alla unanimità, superando tutte le diatribe, tutte le posizioni di parte? Proprio per la riconosciuta gravità della situazione della città di Ravenna, allo scopo di impegnare

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

il commissario, i partiti, i parlamentari ad esaminare e a risolvere i problemi di fondo.

Un secondo elemento che bisogna constatare è quello prospettato nella parte finale dell'ordine del giorno, dove si parla di elezioni da tenersi appena possibile. Questa formulazione fu allora, mi pare, dettata dall'onorevole Zaccagnini, capo del gruppo consiliare della democrazia cristiana, riconoscendo questa necessità, anche in veste di ministro dei lavori pubblici, al corrente di molte necessità della città e del comune di Ravenna.

Questa posizione del consiglio comunale, assunta, ripeto all'unanimità, trova una sua esplicazione negli atti del prefetto di Ravenna. Questi il 19 settembre 1961 procedeva alla nomina del commissario nella persona del commendatore Santini per un periodo di tre mesi. Alla scadenza di questi tre mesi il prefetto si è trovato di fronte a tre strade. La prima era quella delle elezioni immediate per il comune di Ravenna. Questa tesi delle elezioni immediate non fu accettata sostenendosi che si era in piena stagione invernale e che non vi erano le condizioni obiettive per una consultazione elettorale. Scartata questa soluzione, il prefetto si trovava di fronte ad altre due vie: la riconvalida del commissario prefettizio o per sei mesi o per un anno.

Desidero richiamare l'attenzione del Governo e degli autorevoli colleghi che l'autorità prefettizia poteva nominare anche il commissario per un anno, perché l'articolo 103 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2839 (richiamato dalla legge 16 maggio 1960, n. 570), nell'integrare l'articolo 323 del testo unico n. 148 del 4 febbraio 1915, dispone che: « se il consiglio è sciolto per una seconda volta nel periodo di due anni il termine suddetto » (il termine cioè di tre mesi) « può essere prorogato fino a un anno ».

Ora, le condizioni del comune di Ravenna rispondono appunto a quest'ultimo comma in quanto vi sono state due elezioni che non hanno determinato la formazione della giunta per mancato accordo fra i partiti, per cui, ripeto, il prefetto poteva invocare l'applicazione di quest'ultimo comma e affidare la gestione commissariale per un anno. Perché il prefetto non ha applicato questa norma? Proprio perché si è reso conto della gravità della situazione comunale ed ha particolarmente valutato il voto del consiglio comunale che all'unanimità auspicava le elezioni a brevissima scadenza. Ecco allora il punto della questione.

Il prefetto di Ravenna evidentemente ha tenuto conto della pressione dell'opinione pubblica preoccupata della durata della gestione commissariale che ha avuto inizio nel 1960. Ora, perché il Governo intende ancora rinviare le elezioni all'ottobre 1962 contro la volontà del consiglio comunale, contro la volontà delle autorità costituite che hanno voluto limitare al minimo la gestione commissariale? Io direi che questo è il centro della discussione.

Vi sono oggi dei partiti nel comune di Ravenna, dei raggruppamenti che siano contro alle elezioni nel giugno 1962? Se dobbiamo dar valore alle dichiarazioni della stampa, abbiamo letto sulla *Voce di Romagna* del 24 marzo una dichiarazione dei dirigenti repubblicani i quali, nella persona dell'ex sindaco Cicognani, affermano: « Ravenna deve essere posta tra i comuni nei quali sono da ripetere al più presto le elezioni amministrative. Molte ragioni vi sono, principale quella della normale gestione degli interessi comunali con la partecipazione della rappresentanza popolare per i fini di educazione democratica che non vorremmo vedere affievoliti con conseguenze tanto più gravi quanto meno... ». E l'articolista conclude: « Per questi motivi auspichiamo a breve termine nuove elezioni comunali per una dignitosa vittoria per la quale ci batteremo a fondo o per una dignitosa sconfitta ».

È vero, per altro, che abbiamo degli elementi di contraddizione per cui mentre i dirigenti del partito repubblicano a Ravenna insistono per le elezioni immediate, il ministro La Malfa ha accettato in Consiglio dei ministri la soluzione di rimandare le elezioni al mese di ottobre.

Per quanto riguarda gli altri partiti, non abbiamo affermazioni contrarie allo spirito e alla lettera del voto del consiglio comunale del luglio scorso, almeno ufficialmente; anzi, abbiamo dichiarazioni affermative che comprovano la volontà comune di arrivare rapidamente alle elezioni comunali nella nostra città.

Questa esigenza sorge — ripeto — dal fatto, che vi sono problemi urgenti da risolvere. Ciò dà luce e senso a tutta la nostra argomentazione. Quali sono questi problemi urgenti che il comune di Ravenna deve affrontare? Anzitutto, l'annosa questione (si trascina da dieci anni) della sistemazione dell'acquedotto. Ravenna è una delle poche città che durante l'estate ha l'acqua limitata per alcune ore del giorno. A questo proposito, vi erano alcuni che sostenevano la necessità di procedere a nuovi impianti, altri di collegarsi al canale dell'A. M. I. C. aumentando

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

così il volume dell'acqua dell'acquedotto. Si presentava qui il problema se il finanziamento della nuova opera dovesse essere fatto con un mutuo o con la vendita di terreni. Oggi si è giunti alla conclusione, accettata da tutti i rappresentanti dei partiti politici, che è meglio utilizzare il canale dell'A. M. I. C. ed ottenere un mutuo di oltre un miliardo.

È facile comprendere che il commissario non può portare avanti una pratica di tale importanza ed impegno. Per la soluzione del problema dell'acquedotto occorre un consiglio comunale efficiente, il quale si assuma la piena responsabilità di fronte agli organi nazionali e di fronte all'opinione pubblica della città.

Vi è poi la necessità di sistemare la zona litoranea. Ho ascoltato con estremo interesse l'altro giorno le dichiarazioni del ministro Folchi il quale ha affermato che una delle fonti fondamentali dell'industria nazionale è rappresentata dal turismo. Ravenna è un centro turistico per eccellenza. Infatti l'anno scorso soltanto nella città sono transitati 500 mila stranieri. Occorre quindi fare delle opere nella città di Ravenna per favorire e prolungare il soggiorno dei turisti.

Infine la questione annosa del porto. Non desidero qui riaprire la polemica a proposito della legge Zaccagnini dell'aprile 1961 e in particolare per quanto riguarda la società concessionaria che doveva eseguire le opere fondamentali per lo sviluppo del porto di Ravenna. Sappiamo che vi è oggi per questa questione una grossa *impasse* determinata da un contrasto in atto tra gli interessi della suddetta società e quelli del comune di Ravenna, il quale deve garantire e proteggere la sua proprietà terriera, di circa 370 ettari, che dovrebbero costituire il centro della zona industriale. Vi sono, quindi, responsabilità da assumere, trattative da portare avanti, bisogna esaminare il valore e il peso della legge Zaccagnini; ma, poiché non esiste un'amministrazione comunale, il commissario prefettizio non può affrontare i problemi, per cui si rimanda l'esecuzione delle opere fondamentali del porto di Ravenna, danneggiando non soltanto la città, ma tutto il retroterra della zona emiliana.

Basterebbe questa somma di problemi per giustificare l'urgenza delle elezioni nel comune di Ravenna.

Il ministro dell'interno, se ho ben letto, dichiara nel suo comunicato che per il comune di Ravenna, come per la provincia di Massa Carrara, non è possibile tenere le elezioni per-

ché la gestione commissariale finirebbe nella tarda estate.

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Non ho detto che non è possibile.

BOLDRINI. Ella ha portato a giustificazione del suo provvedimento il fatto che la gestione commissariale scadrà nella tarda estate. La gestione commissariale di Ravenna termina il 22 giugno e non si può certo considerare che il 22 giugno cada nella tarda estate. Conosciamo tutti il calendario!

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Ma è una data che a termini di legge può essere prorogata.

ADAMOLI. La proroga non è certo obbligatoria!

BOLDRINI. Nel caso specifico di Ravenna avete la durata limite della gestione commissariale autorizzata dal prefetto e la pressione dell'opinione pubblica per indire le elezioni, per cui veramente la tesi del rinvio all'autunno non ha alcun senso né alcuna giustificazione.

Ed allora, quali sono le ragioni di questo rinvio? Questo l'interrogativo che nasce dal profondo della coscienza di noi tutti. I partiti rappresentati in seno al consiglio comunale sono d'accordo sulle elezioni immediate. I problemi sul tappeto sono di una gravità eccezionale, riconosciuta da tutti gli uomini politici e dagli esponenti del mondo economico e industriale. Allora, quali ragioni hanno consigliato il Governo a rimandare le elezioni nel comune di Ravenna per il prossimo autunno? Esistono, in verità, delle strane coincidenze. Il rinvio avviene proprio a Ravenna e a Massa Carrara, due grossi centri repubblicani. Non vogliamo fare commenti particolari sulla situazione del partito repubblicano. È certo, però, che il partito repubblicano nel comune di Ravenna si dibatte in molte difficoltà interne, per lotte di corrente, per la presentazione di nuovi raggruppamenti repubblicani che sembrano sostenuti dall'onorevole Pacciardi. La stampa cittadina mette in rilievo la polemica interna esistente tra i dirigenti del partito repubblicano. Noi non possiamo accettare la tesi secondo cui, poiché un partito in quella zona è in difficoltà, le elezioni debbano essere rimandate nel prossimo autunno. Non è un esempio molto edificante, onorevole ministro.

Non vi può essere altra ragione per giustificare il rinvio, dato che le condizioni obiettive stesse sollecitano l'effettuazione delle elezioni nel turno del giugno 1962.

Per queste ragioni, onorevole ministro, insistiamo perché le elezioni si facciano al

più presto, rispettando la volontà dell'opinione pubblica e interpretando la stessa posizione dei partiti che hanno maggiore peso che, come ho detto poc'anzi, hanno riconosciuto la necessità di dare al comune di Ravenna finalmente una giunta che abbia il coraggio di portare avanti un programma di rinnovamento economico, sociale e politico. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'interno ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni.

TAVIANI, Ministro dell'interno. Posso, innanzitutto, assicurare gli onorevoli Natoli, Romualdi, Lizzadri e Bozzi che il prefetto di Roma è già d'accordo con il presidente della corte d'appello per fissare al 10-11 giugno le elezioni amministrative per la città di Roma. Desidero altresì assicurare gli onorevoli Roberti, Caprara e Lauro che il prefetto di Napoli è d'accordo con il presidente della corte d'appello per fissare al 10-11 giugno prossimi le elezioni amministrative per la città di Napoli.

Per quanto riguarda l'interrogazione dell'onorevole Di Nardo, posso dirgli che, per una data non ancora precisata dal prefetto di Napoli e comunque non oltre il 10 giugno, verranno indette le elezioni nei comuni di Qualiano, Palma Campania, Marigliano, Pomigliano d'Arco, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata, Marano di Napoli e Resina.

Per il 10-11 giugno il prefetto di Bari convocherà, d'accordo col presidente della corte d'appello, i comizi elettorali per il rinnovo dei consigli comunali di Bari, Andria, Canosa, Molfetta, Adelfia, Bitonto e Sannicandro di Bari.

SFORZA. Corato non è compresa?

TAVIANI, Ministro dell'interno. A Corato la gestione commissariale scade in settembre e quindi le elezioni si faranno in autunno.

All'onorevole Scarongella comunico che il prefetto di Foggia è d'accordo col presidente della corte d'appello per indire il 10-11 giugno le elezioni per il consiglio provinciale di Foggia e quelle per i consigli comunali di Foggia, Ascoli Satriano, San Severo, Troia e Manfredonia.

Altrettanto posso dire all'onorevole Raffaelli. Il prefetto di Pisa, d'accordo col presidente della corte d'appello, fisserà al 10-11 giugno le elezioni per il rinnovo del consiglio comunale di Pisa.

All'onorevole Orlandi rendo noto che le elezioni per il consiglio comunale di Monte-

giorgio in provincia di Ascoli Piceno avranno luogo, insieme con quelle per i comuni di Castel di Lama, Petritoli e Arquata del Tronto, o il 10 o il 24 giugno, secondo la deliberazione che prenderà il prefetto, in accordo con il presidente della corte d'appello, tenendo conto delle situazioni ambientali; in ogni caso, entro il prossimo giugno.

Agli onorevoli De Pasquale e Basile mi permetto di osservare che con le loro interrogazioni dimostrano di non essere molto gelosi dell'autonomia della regione siciliana.

DE PASQUALE. Anche in Sicilia c'è il prefetto!

TAVIANI, Ministro dell'interno. Appunto: il prefetto prende, per questo, contatto con il presidente della regione. Gli interroganti non sembrano, infatti, aver tenuto presente che la competenza esclusiva in materia di enti locali spetta alla regione.

DE PASQUALE. L'avete sempre ignorato.

TAVIANI, Ministro dell'interno. Non è vero. In ogni modo, a titolo di informazione, posso dire che il presidente della regione siciliana, onorevole D'Angelo, mi ha comunicato che non solo nel comune di Capo d'Orlando, in provincia di Messina, ma in tutti i comuni siciliani a gestione commissariale ed in quelli in cui sia scaduta l'amministrazione elettorale attualmente in carica i prefetti convocheranno i comizi elettorali per il 10 giugno prossimo venturo.

E veniamo a Ravenna, onorevole Boldrini. Ella si è dimostrato molto informato degli aspetti giuridici della questione. Il consiglio comunale di Ravenna è stato sciolto il 4 settembre 1961, dopo esserlo già stato una prima volta il 9 marzo 1961. A termini quindi dell'articolo 323 del testo unico, la gestione straordinaria può essere prorogata fino a un anno. Entro il luglio prossimo non sarà dunque spirato il termine massimo stabilito dalla legge, termine previsto appunto per i casi in cui si abbia il rinnovamento di una gestione straordinaria alla scadenza di una precedente: chiaro indizio dello stato di crisi che travaglia l'ente. Il prefetto si avvarrà dei suoi poteri per prorogare fino a settembre la gestione straordinaria, e le elezioni avranno luogo in autunno.

Nella stessa stagione si terranno le elezioni per l'amministrazione provinciale di Massa Carrara, per la quale l'ordinario termine di gestione viene a scadere nel mese di settembre.

Non v'è alcuna ragione di partito, come ella ha voluto insinuare. Voglio molto bene a Ravenna (ella sa che sono venuto spesso

nella sua città, a polemizzare con il suo partito e con lei), non soltanto per le sue tradizioni storiche, perché è uno dei simboli maggiori d'Italia (Ravenna è stata l'ultima capitale dell'Italia unita, prima dei 1300 anni di divisione), ma anche per quello che essa ha fatto in questi anni, nella Resistenza prima e, poi, con l'opera veramente grandiosa di trasformazione dal letargo secolare di città di provincia prevalentemente agricola in grande città industriale. Però l'onorevole Boldrini non vorrà elevare a problema nazionale il fatto che le elezioni si svolgano in ottobre anziché in giugno: non crederà che i tre mesi estivi di differenza fra l'amministrazione commissariale e quella elettiva possano pregiudicare tutti quei problemi che molto adeguatamente, con migliore informazione della mia, in quanto ravennate, ha esposto alla Camera.

Se vi sono stati due scioglimenti nel giro di due anni (questo è lo spirito della legge), ciò dimostra che esistevano difficoltà intrinseche, non contingenti o transitorie. Perciò, ripeto, lo spirito della legge è stato pienamente rispettato. Se ella, poi, onorevole Boldrini, ritiene che questo articolo di legge sia inopportuno o non necessario, può sempre fare una proposta per modificarlo per l'avvenire; ma oggi ella non può parlare di inottemperanza alla legge.

Il prefetto ha ritenuto e ritiene che sia opportuno fare le elezioni nel prossimo autunno. E, dicendo questo, vi è l'impegno di farle nell'autunno prossimo.

All'onorevole Di Paolantonio comunico che a Giulianova le elezioni avranno luogo, d'accordo il prefetto di Teramo con il presidente della corte di appello, il 10 giugno. Invece negli altri comuni di Pietracamela e Cortino può darsi che, per ambedue o per uno solo, anziché il 10 giugno abbiano luogo il 24 giugno; comunque, sempre entro il mese di giugno.

Detto questo, devo aggiungere ancora che nel complesso tutte le gestioni commissariali il cui termine massimo, a norma di legge, sia scaduto o stia per scadere, entro il mese di luglio saranno sostituite da normali amministrazioni con le elezioni che avranno luogo entro il mese di giugno.

Si tratta, come ho detto, di un'amministrazione provinciale (quella di Foggia, di cui abbiamo già parlato), di cinque comuni capoluoghi di provincia dei quali pure abbiamo già parlato (Roma, Napoli, Bari, Foggia e Pisa), di ventuno comuni con elezione a sistema proporzionale, fra i quali,

oltre quelli che ho citato, Cesenatico, in provincia di Forlì, Pratola Peligna, in provincia di L'Aquila, Casarano, in provincia di Lecce, Galatina, in provincia di Lecce, Trepuzzi, in provincia di Lecce, Marcaria, in provincia di Mantova, Rosarno, in provincia di Reggio Calabria, Eboli, in provincia di Salerno, Sava, in provincia di Taranto, Caorle, in provincia di Venezia.

Vi sono poi circa una cinquantina di comuni con elezione a sistema maggioritario.

Entro lo stesso mese di giugno avranno pure luogo le elezioni per il rinnovo dei consigli comunali scaduti o che a norma di legge non siano in grado di funzionare. Precisamente: quindici comuni con elezioni a sistema proporzionale, di cui nove in Sicilia, che si aggiungono a quelli già detti (per questi non vi è il regime commissariale, ma si dovrà dar luogo al rinnovo in quanto sono scaduti i termini delle amministrazioni elettive); e diciassette con elezioni a sistema maggioritario, di cui cinque in Sicilia.

Con queste dichiarazioni, onorevoli deputati, mi pare che vengano a cadere le illazioni ed i commenti che, forse un po' troppo affrettatamente, hanno fatto molti degli onorevoli interpellanti e interroganti.

A proposito di queste elezioni e della convocazione di esse, si è parlato da più parti di vittoria o di lotte, che non vi sono state, o di vittorie, che non possono esservi, in quanto non vi sono stati contrasti o lotte. Non si può, quindi, parlare di questo, ma di un successo, se vogliamo, della democrazia.

È il successo, vorrei sottolineare, di due principi. Uno mi pare ovvio: è il più rigoroso e assoluto rispetto della legge; la legge al di sopra degli interessi, delle espressioni, delle ideologie, delle opinioni dei singoli o dei gruppi. Lo Stato democratico, lo Stato di diritto, chiede il rispetto della legge a tutti i cittadini. Ovviamente, il Governo deve essere il primo a darne l'esempio.

Il secondo principio è quello del consolidamento e, nell'ambito della Costituzione e delle leggi, del potenziamento delle autonomie locali. Si tratta di un principio fondamentale, che è comparso più volte nelle dichiarazioni programmatiche del Governo.

È forse superfluo, ma mi piace ribadire che a tale principio si ispira l'azione del Governo e, in particolare, dati i compiti di istituto e di competenza, si ispira l'azione del Ministero che ho l'onore di presiedere.

Onorevoli colleghi, il sistema delle autonomie locali non è facile a praticarsi. Per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

usare una espressione tipicamente mazziniana: non è solo un sistema di diritti, è un sistema di diritti e di doveri, così inestricabilmente connessi che non si riesce a vedere dove gli uni finiscano e dove gli altri comincino, e viceversa. Non è un sistema facile a praticarsi! Ma noi siamo certi che il popolo italiano saprà sempre più e sempre meglio realizzarlo, anche nel prossimo giugno, anche con le elezioni, là dove esse sono necessarie, consolidando così il metodo democratico e proseguendo sulla via del progresso civile e sociale nella libertà, nella sicurezza e nella pace. (*Vivi applausi al centro*).

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

NATOLI. Vorrei ricordare che l'interpellanza presentata da me e da altri colleghi risale all'inizio del mese di ottobre del 1961, quando nella città di Roma erano scaduti i primi tre mesi della gestione commissariale, la quale era stata insediata non tanto perché nel consiglio comunale eletto nel novembre del 1960 si fosse manifestata l'incapacità alla costituzione di un'amministrazione operante, ma piuttosto l'assoluta incapacità del partito di maggioranza relativa, della democrazia cristiana, a rompere definitivamente con la vecchia politica che da anni aveva condotto nel comune di Roma, ossia la politica dell'alleanza coi gruppi dell'estrema destra monarchica e fascista.

Noi presentammo la nostra interpellanza all'inizio del mese di ottobre dello scorso anno perché ritenevamo che già allora, alla scadenza dei primi tre mesi di gestione commissariale, si potesse procedere immediatamente alla convocazione dei comizi elettorali.

Desidero ricordare che il Governo di allora, presieduto dall'onorevole Fanfani, non credette di rispondere alla nostra interpellanza, sebbene noi avessimo sollecitato più di una volta il suo svolgimento.

Nello scorso mese di gennaio, quando si giunse alla scadenza del secondo trimestre di gestione commissariale, cioè alla scadenza del sesto mese che è il termine massimo previsto dalla legge, abbiamo rinnovato più di una volta in quest'aula la nostra richiesta affinché il Governo rispondesse alla nostra interpellanza e fissasse al più presto la data per le elezioni nella città di Roma. Noi richiamammo allora anche il Governo Fanfani all'impegno che aveva preso nell'agosto 1960 quando, all'atto della sua formazione, nella sua dichiarazione programmatica, aveva affermato che uno dei suoi compiti principali

sarebbe stato quello del ripristino e del completo rispetto delle libertà democratiche previste dalla Costituzione. Ma anche allora, alla metà di gennaio, la nostra richiesta fu elusa dal Governo e soltanto adesso, con un ritardo di oltre due mesi dalla scadenza del termine massimo previsto dalla legge per la gestione commissariale, il Governo, essendo ormai manifestamente impossibile una resistenza a questo riguardo, dato che tutti i gruppi politici hanno chiesto che le elezioni si svolgano al più presto, è stato costretto ad accogliere la nostra richiesta, credo anche per il fatto che sempre più gravi e disastrose si sono manifestate nella città di Roma le conseguenze di una gestione commissariale particolarmente ottusa ed incapace.

L'onorevole Taviani ha annunciato che le elezioni nella città di Roma si faranno il prossimo 10 giugno. Prendiamo atto di questa decisione e di questo impegno del Governo. Tuttavia, vogliamo aggiungere che non ci sembra ancora possibile vedere in questa decisione il proposito che è stato manifestato alla fine della sua dichiarazione dall'onorevole Taviani, cioè che il Governo si propone il fermo rispetto delle autonomie locali e della gestione democratica delle amministrazioni locali, al di sopra delle lotte di fazione che sono avvenute e possono continuare ad avvenire nel partito di maggioranza, al di sopra delle convenienze e dei calcoli dei suoi gruppi di potere. Parlo dei gruppi di potere che esistono all'interno del suo partito, onorevole Taviani, perché...

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Solo quelli? Per la teoria sociologica dei gruppi di potere, voi lo siete come gli altri.

NATOLI. In questo momento non intendo fare il processo alle intenzioni, ma riferirmi a un fatto preciso che dimostra come la mia affermazione abbia un contenuto reale. Il Governo ha deciso tre o quattro giorni fa di tenere le elezioni a Roma per il 10 giugno; ma prima di ciò il Governo ha preso, per il comune di Roma, una decisione assai grave che comprova la fondatezza della nostra riserva relativamente all'impegno preso dal Governo di rispettare le autonomie locali. Mi riferisco al fatto che il ministro dei lavori pubblici ha deciso, quindici giorni fa, di risolvere, con una procedura antidemocratica ed assai pericolosa per la fretta con cui dovrà essere realizzata, l'antica questione del piano regolatore di Roma. Ora, se vi era una questione che avrebbe dovuto essere affidata per la sua definitiva soluzione all'amministrazione democraticamente eletta, era proprio questa.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

Essa è la questione fondamentale della città di Roma, tanto più in quanto il vecchio piano regolatore era il risultato della politica che è stata seguita per anni in Campidoglio dal partito democristiano in combutta con la estrema destra monarchica e fascista. Il ministro avrà certamente sentito dire che questo piano regolatore è stato oggetto di critiche generali, non solo da parte di tutti i gruppi politici democratici, ma anche da tutti i tecnici e gli uomini di cultura degni di questo nome.

Ebbene, questa importante questione, che doveva essere risolta in modo definitivo solo da una amministrazione democraticamente eletta, è stata devoluta dall'onorevole Sullo all'attuale commissario straordinario.

È questo il motivo per cui noi manteniamo le nostre riserve sulle dichiarate intenzioni del Governo di procedere nel più pieno rispetto delle autonomie locali.

Le elezioni si faranno dunque il 10 giugno, con molti mesi di ritardo e dopo ben undici mesi di gestione straordinaria, cioè di paralisi della vita amministrativa della nostra città. Esse si svolgeranno in una situazione di generale aggravamento della lunga crisi che ha travagliato in questi anni la città di Roma, abbandonata alla deriva per effetto del malgoverno pluriennale della democrazia cristiana romana in combutta con l'estrema destra e con l'appoggio degli indirizzi governativi. Non è quindi difficile prevedere che i problemi che si porranno a Roma dopo le elezioni del 10 giugno saranno ancora più difficili ed acuti, e che sarà ancora maggiore il coraggio che occorrerà per le scelte politiche che dovranno essere compiute. (*Applausi alla estrema sinistra*).

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

ROMUALDI. Prendo volentieri atto della comunicazione del Governo circa lo svolgimento delle elezioni amministrative nei comuni retti da commissari oppure carenti per essere in essi scadute le amministrazioni.

Devo rilevare che il nostro gruppo ha chiesto questo adempimento nel corso del dibattito sulla fiducia al Governo. La nostra intenzione non è stata dunque quella di fare una speculazione di carattere politico, che d'altra parte saremmo in diritto di fare, se lo volessimo, ma quella di conoscere, attraverso una interpellanza, quali fossero le reali intenzioni del Governo in questa delicata materia.

Per l'amministrazione di Roma, proprio prendendo lo spunto da quanto ha detto in

questo momento l'onorevole Natoli, anche noi siamo un po' curiosi di vedere quello che succederà dopo le elezioni. Ad ogni modo non vogliamo anticipare i tempi. La realtà è che sino a quando, secondo l'onorevole Natoli, la maggioranza era appoggiata alla destra monarchico-fascista, a Roma si è avuta una amministrazione democratica che, bene o male, ha funzionato. Quindi abbiamo avuto il regime commissariale, il quale continua e forse potrebbe continuare ancora; a meno che, appunto, la democrazia cristiana non trovi il grosso coraggio di fare la sua scelta anche a Roma, il che sarà per noi molto importante, perché, forse, la astensione dei socialisti non basterà e ci vorrà qualcosa di più positivo e di più organico per reggere l'amministrazione di Roma, cioè gli assessori socialisti.

Vorrei approfittare della felice occasione per augurarmi, signor ministro, che le elezioni avvengano in tutta tranquillità, serenità ed in piena libertà. Dico questo non perché in altre epoche ciò non si sia sempre regolarmente verificato, ma perché vediamo incattivirsi un po' una certa azione del Governo nei nostri confronti. Constatiamo alcune iniziative che potrebbero diventare pericolose: per ora sono « lapiriane », restano cioè nel campo del miracoloso e dello strano, ma potrebbero diventare anche di carattere concreto.

Questo sospetto ci nasce da quanto accade in alcune città. Desidero farle questa comunicazione, signor ministro, in modo formale. Per esempio, la nostra iniziativa di raccogliere firme per la proposta di iniziativa popolare relativa alle regioni è tormentata, è disturbata, è fermata spesso dalla polizia, che per bocca dei suoi commissari consiglia molta prudenza ai nostri giovani iscritti e dice che, tutto sommato, bisogna cambiare un po' registro, poiché adesso il Governo è diverso e diverse devono essere la premura e l'impostazione delle autorità di pubblica sicurezza nei nostri confronti. (*Interruzione del deputato Scaron-gella*). Vorrei aggiungere una parola a quanto ha detto l'onorevole Boldrini in merito alle elezioni a Ravenna. Sono d'accordo, niente di drammatico e di tragico. Però non vorrei che la ragione politica fosse del tutto dimenticata. Indubbiamente, Ravenna, nonostante la sua grandiosa importanza storica, politica e industriale di questo momento, non è tutta l'Italia, ma per il partito repubblicano è quasi tutta l'Italia. Il partito repubblicano, che è uno dei pilastri fondamentali di questo Governo dell'apertura

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

a sinistra, ha a Ravenna la quasi totalità delle sue forze elettorali. (*Commenti*). Se esso va in crisi a Ravenna, va in crisi il Governo di centro-sinistra. Questo è molto pericoloso.

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Ad onore di Ravenna ho detto che essa non è tutta l'Italia, ma è come un simbolo dell'Italia.

ROMUALDI. È molto al di là del simbolo. Qui si tratta della sostanza elettorale, dei voti che reggono l'attuale maggioranza. Non vogliamo dire che la ragione del rinvio sia solo questa, ma indubbiamente è anche questa.

Mi voglio augurare che questo alone politico che si è formato intorno a queste elezioni sia tenuto presente quando si tratti di garantire la libertà, la libera espressione propagandistica ed elettorale in tutti i comuni. (*Commenti*).

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

ROBERTI. Questa è indubbiamente una seduta felice, in quanto le opposizioni danno atto al Governo, con un *fair play* del tutto eccezionale, di essere sollecitamente venuto incontro alle loro richieste che, del resto, erano perfettamente ortodosse sotto il profilo costituzionale e quindi degli obblighi dell'azione di governo. Quindi anch'io, per quanto riguarda la mia interpellanza (che concerneva particolarmente la città di Napoli, non nuova ai regimi commissariali in questi ultimi anni), devo dare atto al Governo che questa sua sollecita risposta tranquillizza quelle preoccupazioni che erano largamente diffuse nell'opinione pubblica napoletana. Ciò premesso, devo però venire al merito della mia interpellanza.

Noi abbiamo chiesto per Napoli la celebrazione delle elezioni anche per un motivo speciale, che riguarda l'attuazione della legge speciale per Napoli.

Come ella forse ricorda, onorevole ministro (perché di questa legge ella ebbe ad interessarsi quando, nel precedente Governo, in qualità di titolare di un dicastero finanziario, ebbe a fare delle proposte per andare incontro a talune richieste della città di Napoli), vi è una norma di questa legge che dispone che la programmazione delle opere (si tratta di una programmazione non solo annuale, ma addirittura pluriennale e globale, che abbraccia un periodo di circa dieci anni) debba essere riservata all'amministrazione comunale di Napoli, sia pure d'intesa con taluni organi centrali dello Stato.

Ella ricorderà che il progetto originario era diverso, nel senso che i programmi delle

opere citate dovessero essere formulati d'intesa fra l'amministrazione del comune di Napoli, il provveditorato alle opere pubbliche, ecc. Questa disposizione fu emendata in sede di discussione e sostituita con la seguente: « Il programma globale e i singoli programmi annuali delle opere di cui al precedente articolo sono formulati dall'amministrazione del comune di Napoli ». Quindi vi è un'accentuazione della riserva — come del resto era ovvio — all'amministrazione di Napoli per la programmazione di queste opere.

Senonché il commissario ha già iniziato questa programmazione, rivolgendosi a tecnici (e per questo non vi è che da lodarlo), a personalità della vita napoletana, ecc. Noi vorremmo sottolinearle in questa circostanza, onorevole ministro, la necessità che questo lavoro di programmazione venga sospeso in attesa dello svolgimento delle elezioni. Sarebbe veramente una beffa per la cittadinanza napoletana se frattanto il commissario procedesse alla programmazione globale delle opere da eseguirsi con la legge speciale, e poi l'amministrazione eletta dovesse trovarsi di fronte a questa programmazione già compiuta, e la sua dovesse diventare quindi soltanto un'attività di ordinaria amministrazione, mentre la sostanza amministrativa per quanto riguarda la città di Napoli, cioè l'applicazione della legge speciale, sarebbe già stata risolta dal commissario del Governo.

Nel darle atto, onorevole ministro, della sollecitudine con cui ella ed il Governo di cui fa parte hanno ritenuto di dover rispondere a questa nostra richiesta (avvertendo ella, nella sua sensibilità, l'esigenza della cittadinanza napoletana di avere la propria amministrazione ordinaria ed eletta), vorrei pregarla di intervenire eventualmente presso il commissario prefettizio affinché la programmazione di cui ho parlato venga riservata all'amministrazione che sarà eletta dalla cittadinanza entro due mesi.

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

CAPRARA. I deputati comunisti prendono atto delle dichiarazioni del ministro, come hanno già preso atto delle comunicazioni del Consiglio dei ministri, per quanto riguarda la fissazione delle elezioni nella città e nei comuni della provincia di Napoli tuttora retti da gestioni commissariali. Se ho ben capito, le elezioni saranno tenute nel capoluogo nelle giornate del 10-11 giugno e nei comuni della provincia comunque entro questa data ...

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Entro il 10.

CAPRARA. Ad ogni modo, attendiamo che il prefetto, d'accordo con il presidente della corte d'appello, fissi per questi comuni la data esatta nella quale saranno tenute le elezioni.

Per quanto riguarda Napoli, desidero soltanto ricordare che la rivendicazione delle elezioni amministrative venne avanzata dal nostro gruppo consiliare e sostenuta successivamente in quest'aula immediatamente dopo la caduta della giunta laurina. Fissando le elezioni amministrative in primavera il Governo adempie un obbligo elementare di carattere costituzionale, e deve essersi reso conto che la città di Napoli non avrebbe accettato il nuovo affronto di una gestione commissariale protratta oltre i termini di legge, affronto che, per la verità, a partire dalla precedente amministrazione straordinaria del prefetto Correrà (che fu sostituita con le elezioni del 6-7 novembre dell'anno passato) si è ripetuto con la successiva gestione straordinaria come una nota costante di comportamento largamente seguita dai precedenti governi. La città di Napoli vuole, invece, nel pieno esercizio dei suoi diritti democratici, affrontare i problemi rimasti insoluti ed ormai diventati indilazionabili, dopo che sono stati accantonati in anni di malgoverno laurino e della destra clericale. Le nuove elezioni riaprono a Napoli il dialogo fra i partiti democratici, il dialogo politico, al punto in cui questo venne interrotto dal provvedimento dell'allora ministro dell'interno Scelba, che venne in aiuto all'onorevole Lauro ed alle forze politiche che non si rassegnavano alla di lui caduta.

Per quanto riguarda la nostra città devo però ricordarle, onorevole ministro, che vi sono alcune scadenze precise ed importanti che concernono l'avvenire del comune, per questioni la cui competenza deve essere esclusivamente riservata al consiglio comunale, competenza che io in questo momento rivendico.

Si tratta, ad esempio, anzitutto della questione riguardante il piano regolatore della città di Napoli, che in questo momento si trova all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma (ed è questo l'aspetto singolare) che non è stato mai sottoposto all'esame del consiglio comunale di Napoli in nessuna fase della sua elaborazione. Noi le chiediamo, pertanto, onorevole ministro dell'interno, di fare in modo che dopo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici avrà

fissato i principi ed alcune norme di carattere generale, il piano regolatore venga riservato all'esame del consiglio comunale che, come ella ricorderà, è l'organo che ha la competenza di deliberare in via definitiva l'adozione o meno del piano stesso.

La seconda questione che desidero richiamare alla sua attenzione è quella relativa alla prima fase dell'applicazione della cosiddetta legge speciale per Napoli. L'articolo 5 di questa legge stabilisce che deve essere elaborata una programmazione globale delle opere da eseguirsi con i fondi predisposti, e cioè i cento miliardi previsti dal finanziamento. Ella comprenderà che una programmazione globale non è soltanto un adempimento tecnico per l'esecuzione di alcune opere, ma una programmazione globale può essere efficacemente eseguita soltanto sulla base di alcune scelte politiche, culturali e sociali come vengono prospettate nel nostro comune. Per questi motivi, onorevole ministro, io le chiedo di fare in modo che l'applicazione dell'articolo 5 della legge speciale venga riservata al consiglio comunale che verrà eletto nelle giornate del 10-11 giugno, e che tutti gli studi preparatori da elaborare in sede amministrativa ed in sede preliminare tecnica vengano anch'essi portati innanzi al nuovo consiglio.

Queste sono le questioni che io ho voluto ricordare, anche in relazione alla sua affermazione di voler agire nel pieno rispetto delle autonomie locali e dei poteri degli enti locali. Si tratta, evidentemente, di un indirizzo nuovo, che deve essere sottolineato. Nel concludere, mentre affacciamo le nostre riserve sulla volontà del Governo di affrontare queste scadenze con spirito di stretta osservanza del dettato costituzionale, dichiariamo che intendiamo verificare questi impegni precisi nel prosieguo dell'azione politica e della battaglia elettorale.

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

BOLDRINI. Ho ascoltato con estrema attenzione le dichiarazioni dell'onorevole ministro dell'interno a proposito della città di Ravenna.

Sarebbe stato interessante fare in questa sede, ma forse non è il momento più opportuno, un lungo discorso per analizzare le ragioni per cui a Ravenna vi è da due anni una gestione commissariale che pesa sulla vita della città ed impedisce la soluzione dei più gravi problemi cittadini.

Debbo dichiarare che da lungo tempo il partito comunista ha sollevato di fronte all'opinione pubblica la necessità di un nuovo

orientamento generale per amministrare il nostro comune. Ciò ha trovato risalto e conferma nelle affermazioni elettorali del nostro partito, sia nel 1960 sia nel 1961. Ci auguriamo che questo rinvio, che è stato imposto, faccia rivedere sulla situazione di Ravenna e faccia ragionare certi settori dello schieramento politico i quali da lungo tempo preferiscono la gestione commissariale ad una amministrazione democratica con la presenza attiva del nostro partito, che ha la maggioranza relativa nel comune di Ravenna.

Ma quello che mi ha sorpreso nelle dichiarazioni dell'onorevole ministro è il fatto che egli abbia invocato l'articolo 103 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2839, richiamato dalla legge 16 maggio 1960, n. 570. Ho spiegato, onorevole ministro, che ci troviamo, è vero, di fronte a due elezioni che non hanno portato ad un risultato positivo, ma anche di fronte alla decisione del prefetto il quale, nel rinominare il commissario, non ha utilizzato l'intero anno previsto dalla legge. Siccome ella ha dichiarato che molto facilmente il prefetto utilizzerà il disposto del citato articolo 103, desidero rivolgerle una domanda specifica: vuol ciò significare che la gestione commissariale sarà rinnovata per altri sei mesi, cioè dal giugno 1962 al dicembre 1962?

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Ho detto: elezioni in autunno.

BOLDRINI. Quindi, è chiaro che non ci troveremo di fronte al fatto compiuto di una nuova gestione commissariale che scada in dicembre, e poi alla sollecitazione di rinviare ancora le elezioni perché le condizioni meteorologiche impediscono la consultazione elettorale. Però non capisco l'orientamento del prefetto e dei partiti che nel dicembre 1961 erano per le elezioni immediate e oggi, dopo tre o quattro mesi, hanno cambiato parere.

Non voglio condividere l'illazione dell'onorevole Romualdi, ma certo ci troviamo in una situazione strana. La democrazia cristiana, alla periferia, ha condotto una battaglia per le elezioni appena possibile; in dicembre il partito repubblicano ha sostenuto sulla stampa che bisognava arrivare al più presto alla convocazione dei comizi elettorali; invece qui registriamo il silenzio più assoluto da parte degli esponenti di tutti i partiti dopo le dichiarazioni del Governo. Non vi è stata alcuna protesta o sollecitazione. Abbiamo motivo di credere che nel corso di questi mesi sia maturata qualche cosa che abbia

spinto il Governo, volente o meno, a rinviare le elezioni al mese di novembre.

È vero che tre o quattro mesi non spostano la questione, come ella afferma, onorevole ministro. Ma si tratta innanzi tutto di una questione di principio, come hanno affermato gli onorevoli Natoli e Caprara; poi vi è un dato di fatto: che cosa significa fare le elezioni in autunno? Vuol dire nella migliore delle ipotesi, che, se si troverà un accordo di carattere politico-amministrativo dopo le elezioni, la giunta comunale di Ravenna funzionerà all'inizio del 1963, mentre se si facessero le elezioni in giugno si potrebbero gettare le basi per una amministrazione comunale pronta, già nel primo autunno, per affrontare il bilancio e tutte le questioni di fondo con esso connesse.

E qui sollevo un'altra questione. Il prolungamento della gestione commissariale spero non voglia dire che il commissario si senta autorizzato, nel corso di questi mesi, ad affrontare i problemi del porto e dell'acquedotto, mettendo il nuovo consiglio di fronte a scelte già effettuate relativamente a questioni che sono di competenza dell'amministrazione regolarmente eletta. Richiamo su questo l'attenzione dell'onorevole ministro, raccomandando che la gestione commissariale tenga conto delle prerogative del futuro consiglio comunale. La città di Ravenna prende atto delle sue cortesi parole, signor ministro, per quanto riguarda le sue tradizioni storiche e resistenziali, ma noi avremmo preferito che ella avesse dichiarato che la città di Ravenna, proprio per il suo passato e per le sue tradizioni democratiche, avrebbe potuto far svolgere la competizione elettorale il 10 giugno 1962.

PRESIDENTE. Passiamo alle repliche degli interroganti. L'onorevole Sforza ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SFORZA. Prendo atto che per i comuni di Andria, Canosa e Molfetta il Governo assicura che entro il 20 giugno verranno indetti i comizi elettorali.

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Anche per i comuni di Bitonto e Sannicandro di Bari.

SFORZA. Tuttavia devo fare qualche osservazione.

Innanzitutto, la mia interrogazione è del 10 ottobre 1961, e soltanto oggi, dopo reiterate sollecitazioni, il Governo si è ritenuto in grado di rispondere. È da osservare, inoltre, che, se è stato criticato, e giustamente, il sistema di protrarre le gestioni commissariali oltre i termini massimi stabiliti dalla

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

legge (sistema che mi auguro questo Governo vorrà ripudiare), è cosa assolutamente assurda, direi anzi che è un caso limite, il fatto che in grossi comuni come Andria, che ha 72 mila abitanti, dopo la scadenza del mandato consiliare il prefetto, che non è al di fuori e al di sopra della legge, ma è un funzionario dello Stato che è tenuto all'osservanza della legge, con la sua inattività possa prorogare la validità di un consiglio comunale per oltre sei mesi. È strano, poi, che il prefetto della provincia di Bari, che in un primo momento aveva assicurato ad una delegazione di parlamentari che il 17 ottobre si sarebbero svolte le elezioni nei comuni di Andria, Canosa e Molfetta, in seguito non abbia convocato i comizi elettorali. Quando ci siamo recati in rappresentanza di tutti i partiti dal prefetto di Bari a chiedere spiegazioni, ci siamo sentiti rispondere che le elezioni nei comuni di Andria, Molfetta e Canosa non si potevano fare perché c'era l'emigrazione. Guarda caso, nel comune di Ruvo, nel quale le elezioni furono fatte alla scadenza giusta, la percentuale di emigrazione rispetto alla popolazione è tale che le ultime liste elettorali danno circa 200 unità in meno rispetto alle precedenti, il che non si verifica certo per Andria, Canosa e Molfetta.

Vi è invece un'altra ragione: quando furono fatte le elezioni provinciali, nel 1960, proprio nei comuni di Andria, Canosa e Molfetta la democrazia cristiana perdette voti ed il partito comunista vinse i seggi provinciali; furono eletti, infatti, il signor Di Molfetta per Andria, il dottor Matarrese per Canosa ed il dottor Fiore per Molfetta. Proprio in questi tre comuni non si è creduto di fare le elezioni e vi è tuttora un'amministrazione di democratici cristiani appoggiati da liste della destra economica.

Noi crediamo, onorevole ministro, che questo Governo voglia ripristinare la legalità costituzionale e voglia richiamare i prefetti d'ora in poi al rispetto della legge, perché per prorogare il quadriennio di validità di un consiglio comunale occorre una legge formale e non basta la volontà o l'arbitrio del prefetto. Se non vado errato, ricordo che nel 1960 lo stesso Governo presentò un disegno di legge per rinviare le elezioni amministrative nei comuni della valle padana dove si era verificata una grave inondazione. Questa è una prova di più del fatto che, anche a giudizio del Governo, non si possono arbitrariamente allungare i termini della permanenza in carica di un consiglio comunale o provinciale.

Concludo, signor ministro, prendendo atto della sua assicurazione circa il fatto che il 10 giugno in questi comuni sarà restituita al popolo la libertà di scegliersi un'amministrazione democratica, e mi auguro che questo sia l'inizio di un cambiamento di rotta e che d'ora in poi i signori prefetti vorranno attenersi al rispetto della democrazia e della legge.

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

LIZZADRI. Signor ministro, il gruppo socialista si dichiara soddisfatto della sua risposta, non soltanto per il fatto in sé — che è già molto importante — della celebrazione delle elezioni amministrative in una città come Roma, la capitale della Repubblica, ma specialmente perché giudica il provvedimento uno dei primi atti di questo Governo idonei a ristabilire il rispetto scrupoloso della legge e della Costituzione, rispetto che è una delle condizioni alle quali noi socialisti abbiamo subordinato il nostro appoggio al nuovo Ministero.

Colgo l'occasione per dichiarare, sempre a nome del mio gruppo, che, pur battendoci noi per il miglioramento della vita dei lavoratori, non subordiniamo mai (tutt'al più colleghiamo) queste rivendicazioni al ripristino della giustizia politica, senza la quale gli stessi miglioramenti economici non possono essere definitivi.

Comunque, il partito socialista italiano considera positivo il fatto che le elezioni non siano state subordinate agli interessi di comodo di questo o quel partito. Il fatto di averne fissato la data segna certamente un progresso rispetto agli indirizzi del precedente Governo, ed in particolare dell'ex ministro dell'interno. Concordiamo col ministro Taviani quando egli si appella all'osservanza della legge. Noi aggiungiamo che la stretta osservanza della Costituzione e della legge deve ritornare ad essere la regola permanente, e direi automatica, nell'esercizio dei pubblici poteri. Soltanto in questo modo lo Stato potrà pretendere da tutti i cittadini indistintamente il rispetto e l'obbedienza, che non si possono pretendere, invece, dal basso, se leggi e Costituzione vengono violate dall'alto.

Infine, come vecchio consigliere del comune di Roma per circa quindici anni, non posso fare a meno di aggiungere che la crisi finanziaria di Roma è una cosa molto seria. Si parla di un *deficit* oscillante fra i 325 e i 350 miliardi ricevuto in eredità da parte delle gestioni precedenti, e che comunque

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

supera certamente i 300 miliardi, e di un deficit annuale che, con un ritmo crescente, da qualche miliardo nel 1947 ha raggiunto i 25-30 miliardi nell'esercizio 1961.

NATOLI. 41 miliardi in quello attuale.

LIZZADRI. Mi sono riferito al 1961 perché questi sono dati accertati.

Comunque, non sarà la legge speciale per Roma, in discussione da molti anni, che risolverà il problema. Non ne facciamo colpa a lei, onorevole ministro. La legge non risolverà questo problema di Roma perché esso è molto più vasto, e soltanto criteri nuovi e diversi da quelli seguiti dalle passate amministrazioni potranno riportare la normalità nell'amministrazione della capitale della Repubblica. Però, la legge per Roma costituisce un passo avanti e, se verranno approvati i nostri emendamenti, essa sarà anche qualcosa di più. Per questo noi ci auguriamo che essa venga al più presto approvata, ed invitiamo il Governo a farsene parte attiva.

Concludendo, è chiaro che anche in una situazione difficile soltanto la normalizzazione dell'amministrazione comunale potrà risolvere i problemi di fondo della nostra città, che, non dimentichiamo, ha impegni enormi di fronte all'Italia ed al mondo perché essa è la capitale della Repubblica italiana, ma è anche la capitale della cristianità.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Di Nardo non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica.

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

ORLANDI. La mia non recente interrogazione aveva per oggetto un centro non molto grande della provincia di Ascoli Piceno, sottoposto a gestione commissariale per un periodo inspiegabilmente lungo.

I motivi della protrazione di questa gestione commissariale non sono stati indicati, e di ciò sono rammaricato.

Esprimo tuttavia la mia soddisfazione per le assicurazioni fornite dall'onorevole ministro e non soltanto per quanto concerne il comune di Montegiorgio, ma anche, e direi soprattutto, per quanto concerne l'impegno di indire le elezioni amministrative in tutti i grandi e piccoli centri di cui ci è stato specificato l'elenco.

Le sue affermazioni poi, onorevole ministro, relative alla preminenza dello Stato di diritto hanno il nostro pieno consenso e ci auguriamo che il Governo anche per l'avvenire continuerà a svolgere la propria opera sulla base di questo principio che, dopo tut-

to, è il baluardo ed il presidio della democrazia.

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

BOZZI. Prendiamo atto delle dichiarazioni e dell'impegno del Governo, nonché delle parole con cui questo impegno è stato accompagnato: osservanza della legge, Stato di diritto. Vorremmo soltanto dire che forse sarebbe bene parlarne poco e pensarci molto.

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

SCARONGELLA. Mi sia consentito di esprimere la più viva soddisfazione per la risposta dell'onorevole ministro dell'interno. Il nostro compiacimento è rivolto sia alla sollecitudine con la quale l'onorevole ministro ed il nuovo Governo hanno affrontato questo problema di fronte alla Camera, sia alla sollecitudine con cui hanno fissato definitivamente la data delle prossime elezioni.

Vorrei, però, richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su un aspetto particolare dell'attuale situazione amministrativa alla periferia, soprattutto nel Mezzogiorno. Le gestioni commissariali (è ormai noto e tutti concordano in questa constatazione) sono una reale rovina per l'amministrazione degli enti locali. In particolare ciò avviene nella provincia di Bari, poiché il prefetto di Bari (mi duole doverlo riferire ancora una volta alla Camera) si è particolarmente distinto e nello scarso ossequio verso la legge e nella tolleranza di abusi di potere, compiuti dai vari commissari prefettizi che a tali abusi ricorrono in larga misura nelle province meridionali. Abbiamo, per esempio, a Bari un commissario prefettizio il quale non solo compromette le deliberazioni prese in via di massima dal consiglio precedente, ma pregiudica anche altre eventuali deliberazioni che il consiglio prossimamente e democraticamente eletto potrebbe prendere in quello stesso senso. Io prego, perciò, l'onorevole ministro di richiamare i prefetti all'osservanza della legge, e non soltanto per quel che riguarda le amministrazioni dei comuni o delle province, ma anche per quel che riguarda gli enti minori, come le amministrazioni di ospedali, di cliniche pubbliche, di consorzi di strade vicinali, ecc.

Abbiamo, per esempio, in provincia di Bari un commissario al policlinico ospedale consorziale di Bari la cui rovinosa politica è oggetto di commenti e di discussioni anche vivaci da parte della cittadinanza. Abbiamo consorzi di strade vicinali che hanno commis-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

sari prefettizi straordinari in carica da un minimo di due anni fino ad un massimo di sette od otto anni.

Onorevole ministro, ella ha concluso la sua risposta con alcune dichiarazioni veramente nobili. Ella ha richiamato — io credo — tutti noi al rispetto non solo formale della legge, e soprattutto al dovere di rafforzare le autonomie locali. Queste dichiarazioni sono certamente impegnative, e noi abbiamo piena fiducia che il Governo saprà in questo campo tener fede agli impegni così solennemente presi oggi di fronte alla Camera.

Vogliamo però anche che queste dichiarazioni di principio, che fanno onore al Governo, si concretino nella pratica quotidiana, a cominciare dal rispetto e dal rafforzamento delle autonomie locali praticati proprio alla periferia; perché, se è vero che i cittadini devono confermare la loro fiducia nel sistema democratico, è proprio dai piccoli enti locali — che costituiscono la radice del consorzio civile — che va iniziata quest'opera che porti a riconoscere nello Stato democratico non più un nemico da combattere, ma lo strumento per la propria redenzione civile e sociale.

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

RAFFAELLI. Prendo atto della risposta dell'onorevole ministro dell'interno relativa alla fissazione delle elezioni nel comune di Pisa per il 10 ed 11 giugno, una data che va di alcuni giorni al di là della scadenza dei sei mesi di gestione commissariale, e cioè cade nel periodo nel quale, come ricordavo nella interrogazione, una recente sentenza del Consiglio di Stato dichiara essere nulli e privi di effetto gli atti del commissario presi con i poteri del consiglio. Questa deliberazione del Governo accoglie la richiesta che il partito comunista ha avanzato per primo e con forza nella città per ridurre al più breve periodo possibile la durata della gestione commissariale e per limitare le gravi conseguenze che essa ha comportato e comporta tuttora per la vita della città di Pisa.

Si pensi al fatto che da quattro anni il piano regolatore generale non è stato approvato, e che quindi si è sviluppata anche a Pisa una vigorosa speculazione sulle aree ed una pericolosa distorsione nello sviluppo edilizio ed economico della città. Si considerino taluni servizi pubblici in dissesto e la trasformazione operata dal commissario dei ruoli dell'imposta di famiglia, con larghi esoneri, per milioni e milioni di lire, ai maggiori contribuenti, che erano stati giustamente

sottoposti a tassazione dalla giunta di sinistra (socialisti e comunisti) dalla quale era stato retto il comune prima della attuale gestione commissariale. Si pensi anche ai ripetuti scioperi dei dipendenti di servizi pubblici e della amministrazione, ed alle loro rivendicazioni insoddisfatte.

Alla richiesta di elezioni da noi avanzata da tempo hanno successivamente aderito gli altri gruppi politici e la maggioranza dell'opinione pubblica e degli elettori di Pisa, ad eccezione del partito della democrazia cristiana. Di fronte alle nostre iniziative ed alla loro consistenza, nonché al fatto che abbiamo presentato la interrogazione cui oggi il ministro Taviani ha risposto positivamente, i giornali ispirati dalla democrazia cristiana, non più tardi di qualche giorno fa, hanno giudicato le nostre richieste di un pubblico chiarimento in sede parlamentare addirittura « affrettate » ed « inopportune ».

Ho voluto dir questo per sottolineare il successo della nostra iniziativa, nonché il silenzio del partito democristiano che ha dimostrato e dimostra di preferire la gestione commissariale all'amministrazione elettiva, per ripristinare la quale noi comunisti ci siamo battuti, sembra con successo, a Pisa ed in ogni altra città retta in analoghe condizioni.

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

BELOTTI. I colleghi di ogni settore della Camera sono stati, sostanzialmente, concordi nell'esprimere al Governo la propria soddisfazione ed il proprio apprezzamento per la sensibilità democratica e per la sollecitudine dimostrate in questa circostanza.

Eccessiva mi pare la pretesa, che definirei ultralegataria, affacciata qui per Ravenna, tanto più che il ministro ha assicurato che le elezioni amministrative in quel centro avranno luogo nel prossimo autunno.

Onorevole ministro, noi registriamo con soddisfazione questa decisione governativa che ella, a buon diritto, ha definito un « successo della democrazia », dandone atto al Governo che ha voluto assicurare questo successo al paese.

NANNUZZI. Il rispetto della legge è un dovere per il Governo!

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Lo è per tutti i cittadini!

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

DE PASQUALE. Prendo atto della dichiarazione del ministro sulle elezioni amministrative in Sicilia. Desidero altresì mettere in

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

evidenza che io sono stato tra quelli che non hanno inserito illazioni, come le ha chiamate il ministro dell'interno, nel testo delle proprie interrogazioni. Ma per colmare questa lacuna, le illazioni le ha fatte l'onorevole Taviani. A questo proposito mi sembra strana l'opinione, qui espressa dal ministro dell'interno, che non si debba, in omaggio e per il rispetto dell'autonomia siciliana, avanzare interrogazioni sulla data delle elezioni in Sicilia.

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Non ho detto questo.

DE PASQUALE. Ora, tutti sanno che i prefetti in Sicilia non si sono mai attenuti alla volontà politica dei governi regionali relativamente alla data delle elezioni, ma hanno sempre subordinato le loro decisioni alla volontà del governo centrale, e particolarmente del ministro dell'interno.

Desidero attribuire alle dichiarazioni dell'onorevole Taviani un valore innovativo nei confronti di questo atteggiamento, che è stato costante da parte dei prefetti, in violazione, appunto, dello statuto siciliano e dei principi dell'autonomia.

Desidero inoltre sottolineare che non esiste oggi, in Italia, un clima di rispetto dell'autonomia siciliana. Questo è dimostrato dall'ultimo grave atto compiuto dal commissario dello Stato con l'impugnativa della legge presentata dal governo regionale di centro-sinistra sul contributo all'Ente siciliano di elettricità ed approvata con i voti comunisti, socialisti e di una piccola parte del gruppo democratico cristiano.

Occorre che nel nuovo clima politico attuale (è questo un problema che verrà posto ulteriormente in luce per iniziativa della nostra parte politica) l'autonomia siciliana sia sviluppata, potenziata e rispettata. Al nuovo ministro dell'interno, il quale ha un compito molto delicato nei rapporti tra lo Stato e la regione siciliana, vorrei augurare di avere per l'avvenire almeno una piccola parte del rispetto che il partito comunista ha sempre avuto per l'autonomia siciliana.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Lauro non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica.

L'onorevole Achille Corona ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CORONA ACHILLE. Come è stato sottolineato dai miei colleghi, il partito socialista italiano non può che prendere atto con soddisfazione sia delle decisioni del Governo sia della illustrazione di principio fattane

pochi istanti or sono davanti alla Camera dall'onorevole ministro dell'interno.

Siamo anche d'accordo sul fatto che non si tratti del problema di chi ha vinto e di chi ha perduto, che è oggi il tema ricorrente nella polemica politica da quando si sono formati il nuovo Governo e la nuova maggioranza. A noi socialisti basta il riconoscimento della coerenza che sempre abbiamo mantenuto in questo campo, da quando richiedemmo le elezioni nel 1946, a quando ci opponemmo al rinvio al 1951, al 1952 o al 1956, ed infine a quando sfatammo l'accusa, nell'estate 1960, di avere barattato la data delle elezioni con la riforma della legge provinciale, riforma dalla quale, non vi è dubbio, prese avvio il nuovo corso della politica italiana soprattutto per quanto riguarda gli enti locali.

Sappiamo bene che vi è chi richiede le elezioni non tanto per amore di democrazia quanto nel tentativo di servirsi di questo strumento squisitamente democratico per rovesciare il nuovo corso politico. Ma crediamo che la sfida si debba accettare anche in questo campo, denunciando apertamente gli avversari di questo corso, avendo il coraggio delle proprie decisioni democratiche, portandole dinanzi al paese, poiché bisogna avere fiducia nella sensibilità democratica dell'elettorato italiano.

Con questa decisione il problema è affrontato alla radice, poiché è problema di serietà del costume politico. A questo proposito, onorevole ministro, mi permetta di sottolineare la richiesta già avanzata dal mio collega onorevole Scarongella. Ella ha parlato giustamente (e per la prima volta noi abbiamo sentito parlarne in questa Camera da parte di un ministro responsabile e con questo tono) del rafforzamento delle autonomie locali, nell'atto in cui annunciava la fine delle gestioni commissariali scadute di fronte alla legge. Vi sono molte altre gestioni commissariali in Italia che, anch'esse, hanno varcato i termini prescritti dalla legge, in tanti di quelli che si chiamano enti minori. Io credo di poterle rivolgere, signor ministro, viva raccomandazione, con l'augurio che essa sia sollecitamente accolta, affinché, in coerente seguito a questo suo felice esordio come ministro dell'interno, la legalità venga ripristinata anche in quel campo, e vengano ripristinate quindi le amministrazioni elettive in tutti gli enti minori, che interessano così da vicino gli enti locali. Anche in questo settore avremo in tal modo contribuito al rafforzamento del

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

costume democratico ed al potenziamento delle autonomie locali.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Di Paolantonio e Basile non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla replica.

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Poche parole per dare qualche chiarimento agli onorevoli Roberti e Caprara. È stato veramente sorprendente che ambedue, con le stesse parole, con uno stesso stile, abbiano detto praticamente le identiche cose, al punto che non riuscivo a comprendere bene quale fosse il «missino» e quale il comunista. (*Commenti a sinistra*).

ALMIRANTE. Nemmeno noi sappiamo quale sia il democristiano e quale il socialista.

TAVIANI, *Ministro dell'interno*. Ambedue si sono soffermati sulla programmazione globale per la città di Napoli. La programmazione globale sarà ovviamente rimessa all'amministrazione elettiva. Nel frattempo sono stati opportunamente avviati, e continueranno, alcuni lavori preparatori, con le connesse progettazioni sul piano tecnico. Questo non disturba, non impedisce, anzi facilita le possibilità per l'amministrazione elettiva di affrontare la programmazione globale prevista dalla legge speciale.

L'onorevole Lizzadri nel suo intervento assai cortese, di cui lo ringrazio, si è occupato della legge speciale per Roma. Questa legge è ora all'esame del Senato: era all'esame della competente Commissione in sede referente, è passata in aula, successivamente è tornata in Commissione per coordinamento di una serie di emendamenti. Il Governo, come ha dichiarato il Presidente del Consiglio, è pronto a favorirne la soluzione più rapida possibile. A questo proposito, per evitare lungaggini, se la Commissione del Senato lo riterrà opportuno, è disposto a fare uno stralcio delle parti più urgenti della legge stessa; se invece il Senato sarà di diverso avviso, il Governo si rimetterà al suo volere. L'importante è che una decisione in questa materia è ritenuta urgente.

Vorrei da ultimo dire una parola anche relativamente agli interventi degli onorevoli Scarongella e Achille Corona a proposito degli enti assistenziali e degli enti di beneficenza. È un argomento che il mio predecessore ha affrontato fin dal 23 novembre dell'anno scorso; non appena ho preso possesso del mio incarico, il 21 marzo, ho dato,

sulla base di quei precedenti, istruzioni alla periferia affinché vengano regolarizzate queste amministrazioni.

È, questo, un problema importante, che riguarda una quantità notevole di enti. Mentre non posso ovviamente accogliere, e tanto meno condividere, ciò che ha detto l'onorevole Scarongella di un ottimo prefetto della Repubblica, sono lieto invece di concordare con lui e con l'onorevole Corona su un principio. Dato che ho citato prima Mazzini, permettetemi di citare don Luigi Sturzo: è un principio sturziano che la democrazia comincia a praticarsi ed a dispiegarsi negli enti locali. E dicendo enti locali non si intendono solo i comuni e le province, ma anche proprio quegli enti di beneficenza e di assistenza, o gli enti similari, dei quali ha fatto cenno l'onorevole Corona.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

CURTI AURELIO: « Modificazioni alla legge 6 marzo 1950, n. 181, relativamente alle esenzioni fiscali sui carburanti a favore delle scuole di pilotaggio aereo » (*Già approvato dalla VI Commissione della Camera e modificato da quella IV Commissione*) (3520-B);

« Modalità per il versamento del contributo dello Stato al Fondo per l'adeguamento delle pensioni » (*Approvato da quel consesso*) (3680);

« Interpretazione autentica dell'articolo 4 della legge 3 giugno 1949, n. 320, sulla dichiarazione di morte presunta di persone scomparse per fatti dipendenti dalla situazione politico-militare determinatasi tra il 10 giugno 1940 e il 31 dicembre 1945 » (*Approvato da quella II Commissione*) (3681);

« Conferimento del rango di generale di corpo d'armata ai generali di divisione dei carabinieri e della guardia di finanza che abbiano retto, rispettivamente, la carica di vice comandante generale dell'Arma e di comandante in seconda del Corpo » (*Approvato da quella IV Commissione*) (3682);

« Norme per la concessione di un premio agli ufficiali direttori del tiro ed agli ufficiali elettrotecnici e delle comunicazioni della Marina » (*Approvato da quella IV Commissione*) (3683);

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

« Aumento a lire 5.000.000 della dotazione ordinaria annua a favore dell'Istituto *Domus Galilaeana* con sede in Pisa » (*Approvato da quella VI Commissione*) (3684);

« Disciplina della posizione giuridica ed economica dei dipendenti statali autorizzati ad assumere un impiego presso enti ed organismi internazionali o ad esercitare funzioni presso Stati esteri » (*Approvato da quel consesso*) (3691).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo, alla Commissione che già lo ha avuto in esame, nella stessa sede, con il parere della V Commissione; gli altri, alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Il Senato ha inoltre trasmesso i seguenti provvedimenti approvati da quel consesso:

« Approvazione dei seguenti atti internazionali, firmati a Ginevra il 22 novembre 1958, e loro esecuzione: a) Dichiarazione relativa all'accessione provvisoria della Svizzera all'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio (G.A.T.T.) e liste annesse; b) Protocollo tra l'Italia e la Svizzera concernente l'entrata in vigore delle nuove concessioni tariffarie e l'abrogazione dell'Avenant del 14 luglio 1950 al trattato di commercio del 27 gennaio 1923 e relativi scambi di note; c) Protocollo concernente l'importazione del legname e di prodotti forestali dalla Svizzera in Italia » (3685);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e la Gran Bretagna per evitare le doppie imposizioni ed impedire le evasioni fiscali in materia di imposte sul reddito conclusa a Londra il 4 luglio 1960 » (3686);

« Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e la Jugoslavia conclusa a Roma il 5 ottobre 1959 e dell'accordo stipulato a Lubiana il 12 novembre 1959 tra le ferrovie italiane dello Stato e le ferrovie jugoslave, concernenti il servizio ferroviario di frontiera » (3687);

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo di emigrazione tra l'Italia e gli Stati Uniti del Brasile, concluso in Roma il 9 dicembre 1960 » (3688);

« Approvazione ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e la Thailandia realizzato in Roma mediante scambio di note 25 marzo-27 ottobre 1960, per la sistemazione di una pendenza finanziaria » (3689);

« Approvazione ed esecuzione dello scambio di note tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America relativo al contributo del Governo nordamericano al quarto programma di assistenza

alimentare all'infanzia svolto dall'Amministrazione per le attività assistenziali italiane e internazionali (A.A.I.) effettuato a Roma il 19 luglio 1960 » (3690).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, in sede referente.

Annuncio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

Sospendo la seduta, che sarà ripresa alle 16,30.

(*La seduta, sospesa alle 11,50, è ripresa alle 16,30.*)

Seguito della discussione del disegno di legge: Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272).

È iscritto a parlare l'onorevole Geffer Wondrich, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo

a provvedere al sollecito completamento del raddoppio della linea ferroviaria Trieste-Venezia, già deciso con legge 26 marzo 1955, n. 173 ».

L'onorevole Geffer Wondrich ha facoltà di parlare.

GEFFER WONDRICH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, praticamente il provvedimento sottoposto al nostro esame è una legge finanziaria, in quanto prevede una spesa di 800 miliardi in dieci anni secondo un piano programmatico per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. Ora, se in via di principio possiamo, anzi, direi, dobbiamo essere d'accordo sulle necessità delle ferrovie dello Stato e, quindi, su una spesa ingente per metterle in ordine, contemporaneamente non possiamo non sottoporre il provvedimento a critiche che sono essenzialmente di carattere tecnico, e vogliono essere più

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

che altro un pungolo, in quanto il provvedimento stesso ci sembra piuttosto frammentario ed incompleto.

Il programma è molto ambizioso: si parla di rinnovamento delle linee, di riclassamento, di ammodernamento delle linee e di potenziamento delle stesse, soprattutto di quelle adducanti ai principali transiti internazionali, di rafforzamento, anche con raddoppi e con linee quadruplici in certi settori; in particolare, è stato preso in esame nelle linee generali il traffico siculo ed adriatico: e si parla altresì del mantenimento in efficienza del patrimonio ferroviario.

A nome del mio gruppo dichiaro che siamo d'accordo sulle necessità delle ferrovie, e che potremmo anche essere d'accordo sui programmi, perché essi sono stati dettati dai tecnici che indubbiamente hanno fornito al Governo i suggerimenti necessari per affrontare radicalmente questo grave problema. Non siamo invece d'accordo sulle modalità previste dalla legge, e soprattutto sulla parte strettamente finanziaria.

Il disegno di legge al nostro esame prevede lo stanziamento di 800 miliardi, mentre la relazione Saraceno-Longo-Onida, accurata e precisa, parla di 1.500 miliardi come del minimo necessario per sistemare le ferrovie. Vi è quindi un'antitesi fra un programma che si dice minimo e la prima attuazione di questo programma.

È vero che stanziare oggi 800 miliardi non significa abbandonare gli altri 700 che si ritengono indispensabili per sistemare le ferrovie. Vi è, in rapporto al problema ferroviario, un errore, dovuto forse a ragioni di bilancio, che però credo sia possibile riparare. L'errore è quello di limitare la spesa come programma agli 800 miliardi, rispetto alle necessità che si ritengono urgenti. La vita si svolge con una rapidità incredibile, e quindi lo stanziamento di 800 miliardi per un periodo di dieci anni significa trovarsi alla fine di tale periodo con lavori fatti per molto meno della metà di quello che sarebbe necessario; trovarsi quindi con questo problema nuovamente aperto, o meglio permanentemente aperto.

Già con il piano della scuola il Governo ha ristretto i tempi di attuazione, comprendendo che le previsioni erano state troppo ampiamente calcolate. Ritengo che altrettanto si debba fare per l'ammodernamento delle ferrovie.

Mi si risponderà che le centinaia di miliardi non sono facilmente reperibili, che i 700 miliardi che mancherebbero non si pos-

sono trovare facilmente. Ma agli 800 miliardi di stanziamento previsti dal disegno di legge in esame, in base all'articolo 3, sarà provveduto con operazioni di credito, cioè con mutui. Ritengo che anche 1.500 miliardi potrebbero essere reperiti con il medesimo sistema.

Eguale non possiamo essere d'accordo sulle modalità di stretta esecuzione del disegno di legge. Noi siamo invitati a firmare una cambiale in bianco, ad approvare la spesa di 800 miliardi senza conoscere, come sarebbe necessario, un piano tecnico preciso sulle forme, sulle modalità e sulle ragioni della spesa.

La relazione che accompagna il disegno di legge traccia le grandi linee di questo programma, che è vastissimo, ma poi praticamente conclude con il chiedere l'approvazione del Parlamento per una spesa di 800 miliardi senza indicare con precisione come si vuol spendere questa somma. Il Parlamento si trova perplesso di fronte alla relazione Saraceno, secondo la quale per il riclassamento delle ferrovie sarà necessaria la somma di 493 miliardi, e per il loro potenziamento quella di 983 miliardi.

Si innesta qui la grossa questione dell'ordinamento dell'amministrazione ferroviaria, e quindi del disegno di legge n. 3951 del 26 luglio 1961, che prevede la trasformazione del consiglio di amministrazione da organo consultivo in organo deliberante; che prevede che la persona del suo presidente sia diversa da quella del ministro; e che prevede infine l'istituzione di adeguati strumenti di controllo di legittimità e di merito a disposizione del ministro.

Forse la discussione del presente disegno di legge si svolge in aula, perché una parte del Parlamento lo ha richiesto, in rapporto al mancato esame del disegno di legge sul riordinamento dell'amministrazione ferroviaria. Questo non è un male, perché in aula si può esercitare un'azione di critica e di pungolo maggiore di quanto non si possa fare in Commissione, altrimenti già nel novembre scorso avremmo potuto varare in quella sede questo disegno di legge.

Non è da dire che la relazione Saraceno sia tassativa: essa è soltanto indicativa. Non è quindi da respingere l'idea che i 1.500 miliardi della relazione Saraceno possano essere ridotti, tanto più che una parte di tale somma riguarda i cosiddetti « rami secchi », che meritano un discorso a parte. Ma, onorevole ministro, se la relazione Saraceno dichiara che il riclassamento richiede 493 miliardi, cosa resta per il potenziamento e l'ammoder-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

namento? Solo 300 miliardi, somma assolutamente insufficiente rispetto allo stesso programma indicato nella relazione Spataro che accompagna il disegno di legge.

Chiediamo ancora un chiarimento. Non credo che sia esaurita la spesa di cui alle leggi 21 marzo 1958, n. 289, e 18 dicembre 1959, n. 1142 (cioè il famoso piano quinquennale). Chiediamo pertanto: le spese previste dal progetto Saraceno per quanto riguarda il riclassamento delle ferrovie si sovrappongono a quelle già stanziato per lo stesso fine, le assorbono o sono qualcosa di nuovo e di diverso? Nell'ultima ipotesi, avremmo non già una spesa di 493 miliardi per il riclassamento delle ferrovie, ma a questa dovremmo aggiungere i 128 miliardi annui che la relazione Saraceno considera indispensabili per il mantenimento in efficienza delle ferrovie.

Se veramente 983 o 900 od anche 800 miliardi sono necessari per mettere finalmente a posto le ferrovie in un lasso di tempo che sarà di 5, 6, 8, 10 anni, bisognerebbe (questo dico in sede di osservazione, non in sede di stretta discussione del disegno di legge) fare uno sforzo concreto, cioè si dovrebbe portare in Parlamento un piano organico, perché altrimenti vareremo un provvedimento insufficiente, e fra 2, 3 o 5 anni ci troveremo, come ho detto poc'anzi, con nuove gravi deficienze, e quindi dovremo fare un nuovo piano di riclassamento e potenziamento e reperire nuovi fondi, quando le esigenze sono già oggi evidenti e consacrate nella relazione che è accettata si può dire universalmente e risponde ad accertamenti di carattere tecnico che non intendiamo contestare perché riteniamo provengano da chi ne sa più di noi in materia.

D'altro canto è esatta la considerazione, che ho trovato nella relazione Saraceno e che poggia sull'esperienza, secondo la quale oltre un dato limite non si può andare nella spesa contemporanea in vari settori, perché le ferrovie debbono camminare, perché più di un dato numero di operai non si possono impiegare. È quello che avviene su una nave in costruzione, alla quale più di tanti operai, tecnici, ingegneri non si possono adibire.

Veniamo alle possibilità finanziarie. Il disegno di legge prevedeva una spesa limitata a 500 miliardi, con una successiva *tranche* di 300 miliardi della cui copertura non si parlava. Ma se dobbiamo coprire queste spese di servizio del mutuo e l'ammortamento del mutuo secondo quanto previsto dal disegno di legge, anziché fare un mutuo estinguibile in dieci anni lo si faccia per quindici o venti.

In questo modo ci si potrà procurare il denaro necessario perché l'operazione si svolga in modo organico. Non vi è nulla di peggio che por mano ad un problema di così vasta portata, che esige lavoro, intelligenza e denaro, sapendo già in partenza che ci si dovrà fermare a metà, che non si potranno completare le opere, che se ne dovranno trascurare alcune, in contrasto con quell'assetto definitivo delle ferrovie che è lo scopo del provvedimento.

Quindi, più che pensare a vaste spese di nazionalizzazione, il cui ammontare ancora non conosciamo, cerchiamo di completare il finanziamento delle ferrovie, molto più urgente, portandolo a quella cifra — sia pure con convenienti tagli — che la relazione Saraceno ci prospetta.

Giusta mi sembra poi la domanda che è stata posta da più parti del Parlamento, di conoscere quali saranno le priorità di applicazione del programma, e di conoscere più particolarmente il programma stesso. Per ora siamo nel vago, così come appare dalla relazione del ministro Spataro al disegno di legge. Qui siamo deputati provenienti da tutte le regioni d'Italia, e quindi in grado di valutare quali siano le esigenze più immediate, quali le priorità cui bisogna dar corso.

Sappiamo, per esempio, che la linea Battipaglia-Villa San Giovanni ha un carattere prioritario assoluto; che altrettanto importante è la Savona-Ventimiglia; e che pure di capitale importanza è il raddoppio dell'adriatica, perché la morfologia del paese rende necessario il rapido trasporto delle derrate dalla Sicilia e dall'Italia meridionale al nord (dirò poi di quello che riguarda più propriamente la mia regione).

Quindi, noi chiediamo di conoscere più da vicino il programma e le priorità, perché se 500 miliardi degli 800 previsti dal disegno di legge dovranno essere impiegati per il riclassamento, cioè per la sostituzione, ben poco resterà per il raddoppio delle linee, per i ponti, per le nuove sedi, per i passaggi a livello, per le gallerie, ecc.

Se dovremo restare, per ora, nei limiti dello stanziamento di 800 miliardi, occorre quindi avere un'indicazione delle priorità.

Non intendiamo perciò ritardare questo provvedimento, che poteva e doveva essere varato ancora mesi or sono: ma intendiamo che nella risposta che indubbiamente la diligenza, la cortesia e la competenza del ministro ci daranno, siano indicati questi punti che ci sembrano fondamentali.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

Chiediamo, quindi, di conoscere in quanto tempo si rimborseranno i mutui che saranno contratti, quale sarà il servizio dei mutui, quale sarà l'interesse dei mutui e quale sarà, infine, l'aggravio per il Tesoro.

Prendo una parentesi in ordine alla situazione delle ferrovie, le prospetto, onorevole ministro, una questione che può sembrare di poco conto, ma che mi ha sempre un po' interessato. Mi riferisco all'enorme quantità di materiale delle ferrovie dello Stato inutilizzato. Si tratta di capitali ingentissimi, di miliardi inutilizzati, costituiti da ferro, rotaie, legname, che per me rappresentano un mistero, sul quale chiedo una sua cortese spiegazione. In moltissime stazioni italiane (e chi viaggia come noi lo sa benissimo) vediamo centinaia e centinaia, quindi, nel complesso, migliaia di locomotive in disuso, che arrugginiscono, che non possono essere più adoperate, che rappresentano un ingente capitale morto, non solo di ferro, ma anche di rame, di bronzo, di ottone che dovrebbe essere convenientemente utilizzato. Perché non si mandano alle fonderie? Perché non si smontano? Perché non si realizza questo capitale, che potrebbe essere utilizzato proficuamente a favore delle ferrovie dello Stato? È una domanda estemporanea, ma che proprio in sede di questa discussione ho voluto fare, per avere da lei, onorevole ministro, gli opportuni chiarimenti.

Tornando a quanto avevo incidentalmente accennato dianzi, devo poi farle presente, signor ministro, una questione che in sé non è grande, ma che ha notevole rilevanza per l'Italia nord-orientale. È una questione di cui ho avuto l'onore di parlare cinque o sei volte; che ho prospettato ai suoi predecessori; di cui ho parlato anche in Commissione insieme con altri colleghi, facendone oggetto di ordini del giorno, e ricevendone promesse ed assicurazioni, ma che ancora rimane insoluta. Si tratta del raddoppio della linea Trieste-Venezia e, rispettivamente, del potenziamento e del raddoppio della linea Trieste-Udine-Tarvisio.

Tale ultima questione soprattutto è di capitale importanza per il nostro traffico; non si può infatti pretendere che un porto come quello di Trieste rifiorisca e riprenda la sua funzione di altri tempi, quando vi si accede con una linea ad unico binario. So bene che vi sono difficoltà di carattere tecnico non indifferenti, perché si tratta di una linea a mezza costa ed in parte montuosa. Ma l'urgenza di questo potenziamento e raddoppio è resa ancor più palese dal

fatto che è venuta a mancare da ben diciotto anni la linea Trieste-Postumia-Graz-Vienna, che ovviava alle deficienze dell'altra e consentiva un traffico non indifferente dalla Europa centrale a Trieste.

Ci si è detto che la questione è allo studio; ma a furia di studiare diventeremo molto vecchi, e il porto di Trieste — che si cerca di potenziare anche con la costruzione di un colossale molo — resterà deficiente nelle linee ferroviarie che vi fanno capo.

È perfettamente inutile costruire attrezzature portuali gigantesche, e un molo che sarà il più grande d'Italia, se poi le merci che su questo molo dovranno essere sbarcate non potranno defluire rapidamente, e non potranno nemmeno affluire rapidamente. Oggi siamo già alle strozzature, perché la potenzialità della linea Trieste-Udine-Tarvisio, che mi pare sia di 72-74 treni al giorno, è assolutamente insufficiente ad alimentare il nostro porto.

Veniamo alla linea Trieste-Venezia. Ne faccio una brevissima cronistoria. Prima della guerra esisteva il doppio binario sulla Trieste-Venezia (che esisteva anzi da prima del 1914), e in un'ora e 35 minuti si percorrevano i 157 chilometri da Trieste a Venezia. Durante la guerra sono stati rimossi dai tedeschi 80 chilometri di linea, o perché avevano bisogno di rotaie, o non so per quale altro motivo. La linea è doppia da Trieste a Cervignano (45 chilometri) e da Mestre a Quarto d'Altino (per 16 chilometri); e poi è doppia per altri 16 chilometri nelle stazioni. Sono in tutto 77 chilometri. Mancano praticamente 80 chilometri per ripristinare il doppio binario sull'intera linea.

L'articolo 12 della legge 26 marzo 1955, n. 173, prevedeva la spesa di 3 miliardi per l'elettrificazione e il raddoppio della Trieste-Venezia. Sette anni fa è stata votata questa legge, sono stati stanziati i fondi, ma il raddoppio non è stato fatto. Ho diritto di chiedere al Governo che cosa è avvenuto di questi fondi, come sono stati spesi, e perché questi fondi, che tale legge specialissima di poche righe prevedeva, non sono stati spesi per lo scopo cui erano destinati. La domanda è pienamente legittima. Abbiamo il diritto di sapere perché non si è fatto quello che sette anni fa si diceva di dover assolutamente fare, e per cui furono stanziati i fondi necessari.

La legge 21 marzo 1958, n. 289, recante provvidenze a favore di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia, ha poi stanziato ben 45 miliardi per opere pubbliche, fra le quali

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

quelle ferroviarie. Questa notevole somma dava nuovamente la possibilità di provvedere a questa opera assolutamente necessaria. Ma si sta facendo una galleria di circonvallazione, che costerà circa 7 miliardi, e si è rinnovata parzialmente la stazione di Trieste, con una spesa di altri miliardi. Nel caso della stazione si tratta di soldi spesi male, perché si abbonda in marmi, vetri, ecc., e si sono demolite alcune opere che poi sono state ricostruite. La pensilina, inoltre, è insufficiente ad accogliere tutte le carrozze, ciò che è particolarmente grave nei mesi invernali. Un'altra cosa fatta in maniera irrazionale è l'accesso alla stazione, in una via di grande movimento, con conseguente notevolissimo intralcio, mentre da un'altra parte vi era tutto lo spazio necessario per fare affluire e defluire i passeggeri.

Ma è meglio sorvolare per ora sul cattivo impiego di questi miliardi. La costruzione della stazione poteva essere rinviata, di essa non si sentiva affatto il bisogno. Il raddoppio della linea, invece, non può più attendere.

Trieste non deve restare nella situazione di inferiorità tecnica in cui si trova attualmente. Io ebbi a parlare della questione nell'ottobre scorso. Ricordo che l'allora ministro dei trasporti, oggi presidente della Commissione, ebbe uno scatto nei miei confronti, forse perché, nella mia passione di triestino, avevo superato i limiti della critica. Il ministro dei trasporti, onorevole Angelini, venuto a Trieste, annunciò pubblicamente che il raddoppio della linea sarebbe stato iniziato quanto prima. Ma siamo rimasti al punto di partenza. E in tutti i bilanci sui quali sono intervenuto insieme con diversi colleghi triestini di altri gruppi, ho avuto sempre assicurazioni e promesse, alle quali però non sono mai corrisposti i fatti.

Si tenga conto che su questa linea a un solo binario passano 64 treni al giorno, e si verificano ritardi e intralci. Ma il problema, oltre ad un carattere tecnico, ne ha anche uno di natura morale, che io non posso non sottoporre all'attenzione del Governo. Tutti coloro che partono dalla mia città o vi arrivano hanno la sensazione che, usciti da Mestre, si giunga in un'altra parte d'Italia. La lentezza, i ritardi dei treni creano nei viaggiatori un senso di disagio non indifferente, e in noi un senso di inferiorità che va eliminato; poiché essendo Trieste in posizione eccentrica è necessario che sia avvicinata quanto più possibile al centro della nazione.

In conclusione, negli 800 miliardi che l'azienda ferroviaria si accinge a spendere, vogliamo trovare per la terza volta i tre miliardi e mezzo circa che sono necessari per questo raddoppio?

Per ragioni di carattere tecnico; per ragioni di traffico; per sollevare una grande città dallo stato di minorità in cui si trova, e di cui tanto si parla; per una evidente ragione di carattere morale (nota a questo come agli altri governi) che ha trovato echi di parole, ma non ancora concreti provvedimenti per risolverla, per tutto questo, onorevole ministro, le chiedo interessamento e comprensione per Trieste, come quella che abbiamo avuto ed abbiamo rispetto alle linee dell'Italia meridionale, comprendendo che anche esse sono di urgentissima necessità.

Pare che in alcuni dirigenti dell'azienda delle ferrovie sussista una certa resistenza, che non si spiega, dato che non posso accettare ciò che si è detto, cioè che il raddoppio a Trieste non si fa perché non lo vuole Tito. Vi è una legge, attuiamola.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Degli Esposti, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Marchesi, De Pasquale, Polano, Adamoli, Vidali, Ravagnan, Francavilla, Fiumanò, Pucci Anselmo, Di Paolantonio, Montanari Silvano e Calvaresi:

« La Camera,

rilevato lo stato anormale dei servizi autoferrotramviari destinati ad allacciare le sedi residenziali con i centri industriali e metropolitani, in relazione alle attuali esigenze di trasporto e allo sviluppo di cui esse sono suscettibili nell'immediato futuro;

sottolineate in particolare le insufficienze dei trasporti viaggiatori fra le città di Torino, Milano, Genova, Roma, Napoli, Palermo e i rispettivi circostanti territori,

impegna il Governo

a predisporre organici provvedimenti che assicurino collegamenti rapidi, orari quanto più possibile ragguagliati a quelli di lavoro e di studio degli utenti, e materiale rotabile adeguato ad un moderno svolgimento dei servizi;

e considera

che ai maggiori oneri finanziari che da ciò siano per derivare allo Stato è opportuno corrisponda un proporzionato contributo, da stabilire con apposita legge, a carico dei titolari dei complessi industriali

maggiormente interessati all'ordinato afflusso dei lavoratori dai luoghi di dimora alle fabbriche ».

L'onorevole Degli Esposti ha facoltà di parlare.

DEGLI ESPOSTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, non possiamo non prendere atto con soddisfazione — e quindi metterlo in risalto come un particolare successo delle forze della sinistra politica e dello stesso movimento sindacale unitario — di ciò che vi è di nuovo nel programma del Governo in materia di trasporti, e della posizione che lo stesso ha dichiarato di voler assumere nel merito della proposta di legge che stiamo discutendo.

Il nuovo Governo Fanfani, diversamente dal giudizio espresso tre mesi fa da quello vecchio, riconosce nella sostanza la validità di un emendamento caldeggiato anche dal sindacato che rappresento, e dice oggi di volerlo accogliere. L'emendamento, che ripresenteremo, dovrebbe aumentare lo stanziamento per le ferrovie di 700 miliardi in dieci anni, e portarlo così da 800 a 1.500 miliardi; e di 300 miliardi per il primo quinquennio, portando così a 800 i 500 miliardi proposti dal precedente Governo.

I rappresentanti del nuovo Governo e della sua maggioranza, d'altra parte, nei *pourparler* si dicono intenzionati ad accogliere un altro emendamento, che pur esso tre mesi fa venne bocciato dalla maggioranza parlamentare di allora nella Commissione dei trasporti; quello cioè che riconosce al consiglio di amministrazione delle ferrovie il potere di deliberare in materia di utilizzazione delle somme stanziare con la legge in discussione. Anche questo, se riconosciuto dalla nuova maggioranza in un apposito emendamento, sarà da noi sottolineato come un altro fatto positivo.

Abbiamo pure fondati motivi per ritenere che il nuovo Governo si sia convinto dell'opportunità di affrontare positivamente il cosiddetto problema dei « rami secchi » ferroviari, pregiudizialmente riconoscendo che i trasporti su strada sostitutivi delle ferrovie dello Stato devono essere gestiti da aziende pubbliche. Se anche questo avverrà, accogliendo un apposito emendamento che i deputati comunisti e socialisti si sono visti bocciare tre mesi or sono, sarà pure un atto da sottolineare positivamente anche da parte nostra.

Questa, infatti, era una soluzione da tempo propugnata dallo stesso movimento

sindacale unitario, oltre che dalla sinistra parlamentare.

Analogo giudizio positivo crediamo si debba dare per l'accoglimento da parte della nuova maggioranza parlamentare dell'emendamento che prescrive lo storno del 5 per cento delle somme stanziare per destinarle alla costruzione di alloggi per i lavoratori delle ferrovie. Il Parlamento, approvandolo, metterà il Governo in condizione di dare un primo avvio alla soluzione di questo grave problema, fornendo possibilità ad altri 10-12 mila lavoratori delle ferrovie sui centodiecimila che ancora non hanno una casa, di averla nei prossimi cinque anni dall'azienda stessa, ad un livello di affitto rispondente alle proprie retribuzioni.

Debbo sottolineare che questo è ancora troppo poco, in rapporto ai bisogni: tanto più che sei anni or sono il Governo di allora si era impegnato (senza poi tener fede alla parola data) ad investire entro il 1960 una somma equivalente a quella che si dovrebbe spendere per il prossimo quinquennio.

Noi non abbiamo tuttavia difficoltà a riconoscere come un fatto positivo questo fatto di buona volontà. Aggiungiamo però nello stesso tempo, che se questo non sarà seguito — sempre in materia di alloggi — da altri atti di buona volontà nel corso dei prossimi cinque anni, noi potremo anche riprendere, a corta scadenza, la richiesta di una indennità di alloggio per i lavoratori delle ferrovie che abitano ancora in case private.

Nelle stesse enunciazioni programmatiche del nuovo Governo, pur nella loro ambivalenza e genericità, abbiamo riscontrato dell'altro, del nuovo, per la politica dei trasporti in generale, di cui intendo ora occuparmi. Mi interessa, in proposito, ricordare l'intervento dell'onorevole Ferrari-Aggradi — autorevole esponente della democrazia cristiana — il quale, in sede di dibattito sulla fiducia al nuovo Governo, affermava testualmente che « la politica dei trasporti, per essere veramente determinante sul tipo di sviluppo e di convivenza umana da promuovere, deve fare perno soprattutto sul razionale coordinamento degli investimenti ».

Giudico saggie queste parole, anche se con la sua presa di posizione negativa in risposta alla pregiudiziale posta dall'onorevole De Pasquale all'inizio di questo dibattito, onorevole ministro, è sembrato che ella abbia voluto intenzionalmente lasciarsi sfuggire una occasione valida per dimostrare la sua coerenza a proposito dell'esigenza di coordinamento e di pianificazione. Non mi è sembrata

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

infatti convincente la motivazione da lei addotta per negare l'opportunità di informare il Parlamento delle intenzioni politiche, programmatiche e globali del Governo nel campo dei trasporti; cosa che ritengo necessaria allo scopo di metterci nelle migliori condizioni per affrontare questo stesso problema particolare degli 800-1.500 miliardi per le ferrovie.

Ella infatti, signor ministro, se ho ben capito, ha dichiarato di non poter anticipare il punto di vista del Governo. Vorrei, onorevole Mattarella, che ella tenesse conto che il conoscere gli intendimenti suoi e del Governo su problemi come quelli sollevati anche dall'onorevole Marchesi, è decisivo per mettere il Parlamento e il paese in condizione di sapere se si abbia veramente l'intenzione di operare per sanare la crisi, che giudico di crescita, in atto nel settore dei trasporti.

Tale chiarimento sulle effettive intenzioni del nuovo Governo in materia di trasporti è urgente, se non altro perché mi sembra ormai acquisito da tutte le parti il concetto che non si risolve la crisi di vecchiaia delle ferrovie dello Stato con questa sola proposta di legge.

Tuttavia ella, signor ministro, ci permetterà di offrirle l'occasione per una nuova prova di esame, per accertare cioè il suo grado di buona volontà e la sua determinazione a veramente operare conseguentemente all'impostazione programmatica generale della quale si fa portavoce l'attuale Governo, per il campo di sua competenza. A questo fine la inviteremo a pronunciarsi su appositi ordini del giorno, richiedenti impegni precisi nel tempo e nel contenuto, non solo sulla nazionalizzazione delle ferrovie secondarie, sulla regolamentazione per le concessioni delle autolinee, e sulla riforma delle ferrovie dello Stato, ma anche su altri punti che rapidamente vorrei qui citare. E per questo mi richiamo al riconoscimento fatto dall'onorevole Fanfani che « l'amministrazione dello Stato ha bisogno di ammodernamento ».

Noi chiediamo, riguardo all'ammodernamento dell'amministrazione dello Stato, quali siano i propositi del Governo; noi chiediamo in particolare in quale ordine e in quale direzione per il contenuto, il Governo pensi di poter ammodernare l'attuale struttura del settore dei trasporti.

Ella, signor ministro, sa che nella struttura statale del settore dei trasporti esiste un caos che è al di là di ogni immaginazione.

Al Ministero dei trasporti fanno capo l'ispettorato della motorizzazione civile e

dei trasporti in concessione e le ferrovie dello Stato, oltre ai servizi di navigazione dei laghi del Garda e di Como. Ad un altro Ministero, quello della marina, fanno capo il settore dei porti e quello marittimo. Ad un altro ancora, quello della difesa, fanno capo l'aviazione civile ed il traffico aereo. Se, poi, esaminiamo la situazione in rapporto all'infrastruttura stradale, la frantumazione delle competenze è persino inverosimile: al Ministero dei lavori pubblici fanno capo la direzione generale della viabilità, l'ispettorato generale della circolazione e del traffico e l'« Anas »; al Ministero per le partecipazioni statali esiste una direzione che si occupa dei trasporti marittimi ed aerei e di quelli stradali; al Ministero dell'interno fa capo la polizia stradale. Quindi sei ministeri complessivamente si occupano del settore dei trasporti.

Io credo che, stando così le cose, ella non possa non condividere, signor ministro, la nostra opinione nell'importanza di conoscere quali siano in materia i proponenti del Governo del quale ella fa parte; e su questo problema le preannuncio che presenteremo un apposito ordine del giorno.

Ciò premesso, mi permetto di rivolgerle una preghiera: quando dovrà rispondere a queste istanze rivendicative che io le rivolgo anche a nome dell'organizzazione sindacale della quale faccio parte, non tagli, come si suol dire, per la tangente, cavandosi con l'asserzione che tali problemi stanno in questa discussione come i cavoli a merenda; perché non ci si può accingere ad affrontare il problema della riforma delle ferrovie e dell'Istituto nazionale dei trasporti (per il quale caldeggiamo l'impegno del Governo di predisporre un apposito disegno di legge di riforme), senza avere precisa conoscenza di quali intendimenti si abbiano nel campo più vasto della struttura direzionale dell'amministrazione dello Stato e, quindi, del Governo nel campo dei trasporti in generale.

Nel rivolgerle questa preghiera mi permetta di soffermarmi anche sull'opportunità, sottolineata dall'onorevole Fanfani nelle sue dichiarazioni programmatiche, di « un incontro del Governo » (e, quindi, non di uno scontro del Governo) « con i sindacati », sottolineando quanto sia necessario instaurare un nuovo e più democratico rapporto fra i ferrovieri e il Ministero.

Di questa opportunità, fra l'altro, mi sembra che si sia fatto portavoce anche l'onorevole Ferrari Aggradi, nel suo intervento alla Camera del 4 marzo scorso. In-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

fatti egli ha sostenuto (cito testualmente le sue parole) che «l'elaborazione degli obiettivi del piano ed il controllo della loro realizzazione debbono avvenire con la partecipazione diretta delle forze della produzione e delle forze del lavoro, in modo che la volontà politica ultima si fondi sul consenso responsabile degli interessi di categoria e di gruppo».

Dopo queste citazioni del «nuovo» Presidente del Consiglio e dell'onorevole Ferrari Aggradi, io devo ritenere che tali enunciazioni programmatiche hanno un senso se ella, signor ministro, si deciderà ad accogliere — diversamente dal suo predecessore onorevole Spataro — le ripetute proposte fatte negli anni e nei mesi scorsi dai sindacati della C. G. I. L., della C. I. S. L., dell'U. I. L., per avere con il suo Ministero un discorso impegnativo anche sui problemi connessi alle attività della azienda e del settore dei trasporti.

Ella, onorevole Mattarella, sa, in quanto ha seguito l'attività del settore in qualità di presidente della Commissione trasporti, che l'onorevole Spataro ha sempre contestato ai sindacati, durante la sua gestione ministeriale, il diritto di interloquire in prima persona, ufficialmente, in materia di scelte politiche ed economiche interessanti l'azienda ferroviaria ed i trasporti in generale. Quanta coerenza politica vi sia fra questo superato modo di concepire la funzione del sindacato e l'enunciata fedeltà dei passati governi alla Costituzione e, quindi, all'articolo 46 che riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare alla gestione dell'azienda, non mi è mai stato dato di comprendere. Mi ricordo che posi anche a lei, onorevole Spataro, questo quesito, senza avere una risposta pertinente.

Ma torniamo al presente. Ella, onorevole Mattarella, è chiamato in un momento importante della vita politica del nostro paese alla attuazione del programma del nuovo Governo nel settore dei trasporti. Perciò le chiedo se intende riconoscere ai sindacati questa loro positiva funzione e questo loro campo di competenza; liberi restando ovviamente ella e il Governo di accogliere o no le richieste di merito presentate dai sindacati, liberi ovviamente a loro volta i sindacati di assentire o dissentire dalle decisioni del Governo, nell'intesa che l'ultima parola spetti al Parlamento e quindi al paese.

Ella d'altra parte, signor ministro, sa quali sono le nostre posizioni in materia. Non è la prima volta, infatti, che come

sindacato ferrovieri italiani, e come C. G. I. L., anche in Parlamento abbiamo posto in termini espliciti il problema del potere effettivo del sindacato in quanto tale, strettamente collegandolo alla sua funzione specifica in una azienda di Stato qual è quella delle ferrovie.

I ferrovieri hanno coscienza che obiettivi avanzati di questo tipo contrastano persino con una non ancora acquisita concezione democratica dell'azienda e dello Stato da una certa parte degli stessi sostenitori del suo Governo. Per questo, nel momento in cui i lavoratori acquisiscono la consapevolezza della connessione esistente tra libera ed autonoma scelta di azione sindacale ed inserimento organico ed attivo dei lavoratori nel processo di produzione, noi riteniamo sia nostro dovere presentare qui, riproponendolo, il problema del potere del sindacato e della sua libertà nei posti di lavoro e in tutta la sua interezza.

D'altra parte, onorevoli colleghi, l'esperienza di questi anni ha delineato, a me sembra, con molta chiarezza (per coloro che vogliono vedere la realtà e non negarla), la specifica ed insostituibile funzione progressista e per ciò stesso democratica e liberatrice del sindacato in una società moderna. Il sindacato non è infatti soltanto uno strumento di difesa degli interessi economici dei lavoratori; esso è anche uno degli strumenti di classe idonei per elaborare e portare avanti iniziative unitarie nel campo politico, economico ed aziendale, per contrastare quindi in ultima analisi il dominio padronale ed opporsi alla politica ancora imperante dei monopoli. Il sindacato promuove ed organizza il movimento e la lotta che sono necessari per modificare l'attuale realtà, al fine di determinare un effettivo miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori, e contemporaneamente di fare progredire ed affermare nella società nazionale i principi di giustizia e di democrazia prefigurati nella Costituzione.

In questi anni, chiunque di noi abbia un minimo di contatto con gli ambienti dei trasporti in particolare e con il mondo del lavoro in generale sa che si sono dovute sostenere dure lotte contro le discriminazioni fra lavoratori e la restrizione della libertà sindacale, che in uno Stato di diritto, quale pretenderebbe di essere il nostro, non dovrebbe formare neanche oggetto di discussione. In questi ultimi anni non si è assistito soltanto al tentativo padronale, ma anche a quello governativo, nelle aziende di Stato, per frenare la spinta verso più

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

avanzate forme di potere dei lavoratori nei posti di lavoro e nelle aziende. Si è persino tentato di restringere il già troppo limitato potere del sindacato e le libertà dei lavoratori faticosamente acquisite nei primi anni dalla liberazione nazionale, contestando finanche la libertà di espressione del pensiero e di organizzazione sul luogo di lavoro.

I lavoratori, i quali hanno compreso che i compiti tradizionali del sindacato vanno ampliati, giustamente guardano ad esso come a uno strumento idoneo per imporre l'integrale attuazione della Costituzione in ordine alla loro libertà ed ai loro diritti; ritengono che sia giunto il momento di rendere operanti le enunciazioni contenute nell'articolo 46 della Costituzione con leggi specifiche che garantiscano la democrazia nei posti di lavoro, negando all'azienda ferroviaria e in generale ad ogni azienda pubblica il diritto di compiere delle scelte a proprio esclusivo e insindacabile giudizio. Sorretti da questa convinzione, i lavoratori lottano con maggiore impegno per l'affermazione della loro piena dignità di cittadini e di produttori, rivendicando nell'interesse del paese di essere inseriti come classe autonomamente consapevole nella organizzazione produttiva e nelle istituzioni di direzione dell'azienda e del paese.

Questo, signor ministro, è quanto rivendicano i lavoratori. Essi vogliono ancor più attivamente contribuire a indebolire la situazione di supremazia dei monopoli, tuttora in atto, come ella sa, anche nel settore dei trasporti.

Signor ministro, onorevoli colleghi, è solo portando i lavoratori alla direzione dello Stato e della economia che si potrà battere il dominio monopolistico perdurante in Italia, e quindi assicurare un vero progresso sociale. È, comunque, perché profondamente convinto della giustezza di quanto ora sto enunciando che mi permetto di ricordare al nuovo ministro che i lavoratori addetti ai trasporti ritengono di somma importanza conoscere i suoi orientamenti su questo tema, che io giudico decisivo ai fini di una effettiva caratterizzazione democratica dell'attuale Governo. I ferrovieri, per parte loro, attendono i suoi atti, signor ministro, auspicando che ella voglia riconoscere l'opportunità di dare ai rapporti tra lavoratori e sindacati da una parte, azienda e Ministero dall'altra un carattere più consono al dettato della Costituzione.

D'altra parte, oltre l'occasione che le fornisce questo dibattito parlamentare, credo

che anche il documento sottoposto nella scorsa settimana dalla segreteria nazionale del sindacato ferrovieri italiani in merito alla necessità dell'ampliamento delle libertà democratiche nei posti di lavoro e dell'aumento del potere del sindacato all'interno dell'azienda ferroviaria le permetterà di definire la sua posizione e quella del Governo in una siffatta materia. La stessa realtà da lei ereditata dal suo predecessore, il collega Spataro, gliene fornirà un'occasione nei prossimi giorni.

Al Ministero, come ella sa, si attende oggi un suo giudizio sul merito dell'azione disciplinare intentata nei confronti dei ferrovieri di Roma, rei, secondo l'amministrazione ferroviaria (probabilmente a ciò spinta e incoraggiata in sede politica dal Ministero), di avere il 15 novembre 1961 raccolto l'invito della C. G. I. L., della C. I. S. L. e dell'U. I. L., protestando contro la grave situazione dei trasporti romani e rivendicando nello stesso tempo provvedimenti atti a sanare la crisi in atto nel settore ferroviario.

Credo che coerenza voglia che ella non solo archivii l'azione disciplinare senza darle ulteriore corso, ma che dalla lettura dei precedenti di quello sciopero tragga motivi sufficienti per rendersi meglio conto (me lo permetta) che la soluzione dei problemi dei trasporti, soprattutto di quelli attorno ai grandi centri urbani, come quello di Roma, non può essere ulteriormente dilazionata.

Nel caso le occorressero altri elementi (ma non ritengo che ella ne abbia necessità), per rendersi conto dell'importanza di questo problema in tutte le grandi città, mi permetto di consigliarle di scorrere velocemente gli atti del convegno indetto a Milano nel febbraio scorso dalla camera del lavoro di quella città, che ha cercato di fare il punto anche sulle comunicazioni di massa nel triangolo industriale: Torino - Milano - Genova. Da quei documenti emerge che, soltanto a Milano, dei circa 250 mila lavoratori e studenti che viaggiano quotidianamente da e per Milano circa 70 mila stipano le vetture dei treni operai. Il suo Ministero si renderà meglio conto che il verbo « stipare » (specie per questi ultimi 70 mila che si avvalgono delle ferrovie) è appropriato, in quanto è risultato che gli abbonamenti ferroviari superano in quella città di 15 mila unità gli scomodi posti a sedere disponibili.

Gli onorevoli colleghi, d'altra parte, sanno che le industrie che impiegano quei lavora-

tori si avvalgono proficuamente seppure indirettamente dei trasporti pubblici. Esse godono infatti di una vera posizione di rendita, poiché prendono in considerazione il lavoratore solo ai cancelli della fabbrica, ma ignorano tutto ciò che egli sopporta e paga per fare la spola tra la fabbrica e la propria abitazione. Per sovrammercato, esse riescono a scaricare sulla collettività tutto il costo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico necessari perché le loro maestranze possano affluire ai posti di lavoro, senza assumere a proprio carico la più piccola parte del relativo onere. E non si venga a dire che gli strumenti per colpire le industrie che si avvalgono di opere o servizi apprestati a spese della collettività non esistono: basta pensare ai contributi di miglioratoria specifica e generica, che comuni e Stato avrebbero facoltà di imporre. Ma quegli strumenti non funzionano, o per rinuncia dei pubblici poteri, ovvero per l'evasione fiscale che impunemente prospera anche in questo campo.

Ecco la tenaglia che serra i lavoratori utenti dei trasporti pubblici e le amministrazioni che li gestiscono; ecco anche chi manovra la tenaglia. Il fenomeno non è solo italiano, d'accordo, ma da noi è più grave che altrove.

È proprio di queste ultime settimane una indagine statistica condotta dalla Comunità europea del carbone e dell'acciaio sulla distanza media tra le residenze dei lavoratori ed i luoghi di lavoro nei sei paesi della Comunità. Da essa risulta che gli operai italiani (a parità di distanza della residenza dal posto di lavoro) sono quelli che impiegano maggior tempo. Risulta anche che l'Italia è il paese in cui maggiore è la distanza media, se si tiene presente che negli altri paesi il numero dei lavoratori residenti in località distanti dal posto di lavoro (ma proprietari di alloggi) è elevatissimo. Risulta infine che la percentuale dei lavoratori italiani obbligati a servirsi dei mezzi di trasporto pubblico è di gran lunga superiore a quella degli altri paesi.

Come uscire da questa drammatica situazione, che la disordinata espansione economica rende di giorno in giorno più caotica e acuta, specie nelle zone ad alta concentrazione industriale e demografica?

Ecco un altro importante capitolo della politica dei trasporti che va energicamente affrontato e per la urgente risoluzione del quale il nuovo Governo è chiamato a operare. Anche qui la premessa essenziale è rappresentata dalla pubblicizzazione del servizio

di trasporto e dalla preminenza che, a tutti gli effetti, i trasporti di massa debbono avere sui trasporti individuali. La seconda premessa è rappresentata invece dalla necessaria contribuzione agli investimenti e alle spese di gestione cui devono essere obbligate le imprese produttive private favorite dai servizi.

Anche su quest'ultimo problema pongo la domanda: qual è la sua opinione in materia, signor ministro?

Onorevole Mattarella, anche circoscrivendo l'indagine a questo aspetto del problema dei trasporti operai, noi (pur presentando un apposito ordine del giorno tendente ad impegnare una parte dei miliardi a disposizione per le ferrovie dello Stato proprio a questo fine) riteniamo che il problema debba essere affrontato dallo Stato, con l'attivo intervento di comuni, province e regioni, nel quadro di un piano generale, organico e concreto che, partendo dalla situazione legislativa e tariffaria delle strade e delle ferrovie, dall'ampliamento della sfera di intervento delle province e dei comuni in materia di trasporti, dal coordinamento degli investimenti stradali e ferroviari e dalle radicali modificazioni della struttura direzionale delle ferrovie e della pubblica amministrazione dello Stato, consenta di aggredire veramente e prontamente la crisi che il settore dei trasporti nel suo complesso sta attraversando e che il solo provvedimento che per le ferrovie ci stiamo accingendo a varare non credo possa positivamente risolvere.

Errore imperdonabile sarebbe quindi, da parte dei partiti politici che sostengono l'attuale Governo, il negare l'urgenza di questi problemi. Inaccettabile sarebbe un loro rinvio alla prossima legislatura solo per il fatto di aver deciso in questo scorcio di legislatura di affrontare in via prioritaria i problemi della scuola, dell'agricoltura e dell'elettricità.

Comunque, a contrastare la validità di un simile proponimento sarebbero con noi sicuramente i lavoratori, gli utenti che si avvalgono di trasporti pubblici e gli stessi amministratori degli enti locali dei grandi centri e delle zone sottosviluppate che li rappresentano.

Noi siamo, infatti, convinti che un governo che ambisca di essere giudicato dalle masse popolari diversamente dai precedenti governi non possa non affrontare subito il problema dei trasporti operai.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

Non sarà inoltre superfluo ricordare che dalla sua soluzione dipende non solo la eliminazione di alcuni freni che ostacolano lo sviluppo più accelerato della economia di alcune regioni fra le più industrializzate, nonchè di zone tra le meno progredite dal punto di vista sociale e industriale.

Dalla soluzione della crisi dei trasporti da e per i grandi centri urbani oggi — così come si sta sviluppando l'edilizia urbanistica — dipende (ed in parte non trascurabile) anche il problema della somma di tempo libero, di potere di acquisto e di integrità fisica del cittadino lavoratore che si avvale del pubblico trasporto.

Ed è ancora questo nesso tra trasporti e condizioni di vita e di lavoro delle popolazioni operose che sollecita la urgenza di interventi programmati globali nel settore.

Non si può neppure pensare di poter rinviare nel tempo i problemi connessi alle condizioni di vita e di lavoro dei 200 mila ferrovieri dipendenti direttamente dallo Stato e dei 125 mila autoferrottramvieri dipendenti da aziende municipalizzate o private.

In questa stessa aula, nell'ottobre scorso, per voce mia e dell'onorevole Foa, segretario della C. G. I. L., i ferrovieri rigettarono la proposta adombrata dall'ex ministro dei trasporti onorevole Spataro di accantonare la loro richiesta di migliorare gli stipendi per dargli modo di poter affrontare e risolvere la precaria situazione di bilancio delle ferrovie dello Stato.

Motivammo allora la nostra opposizione alla proposta con il fatto che i 200 mila lavoratori delle ferrovie dello Stato, dato il loro inadeguato livello retributivo, non potevano e non possono ancora ritenere giusta la subordinazione del loro livello di trattamento economico alle condizioni di bilancio delle ferrovie dello Stato.

Questo oggi lo ripetiamo, se non altro, per rammentare il fatto che questa azienda giustamente vende la propria produzione ad un prezzo politico, di molto inferiore, quindi, a quello economico di mercato.

Dichiarammo pure, sempre nell'ottobre scorso, che non ritenevamo neppure di poter considerare prioritario, rispetto al problema del miglioramento del loro trattamento economico e di pensione, quello dell'ammodernamento e rinnovamento delle ferrovie dello Stato. Credo che oggi questa stessa posizione sia integralmente da riconfermare.

In seguito, nel febbraio scorso, in occasione della convocazione della più alta assise democratica del sindacato del quale faccio

parte, i ferrovieri aderenti, che rappresentano la grande maggioranza, tornarono a precisare a chi in quel momento aveva l'incarico di formare il nuovo governo la nostra posizione in merito alla piattaforma rivendicativa immediata dei 200 mila ferrovieri dello Stato. Definimmo chiaramente in quell'assise del febbraio di quest'anno quale sia per noi il tipo di collegamento esistente fra le sue tre componenti che (come il Ministero dei trasporti e gli uomini di Governo da quindici mesi fanno) tendono ad aumentare la parte fissa delle retribuzioni e le pensioni, ad ampliare le libertà e il potere del sindacato e a potenziare ed ammodernare l'azienda delle ferrovie.

Come sindacato abbiamo chiarito che, in via di principio e di fatto, queste tre componenti di un'unica rivendicazione sono organicamente collegate. Abbiamo però anche aggiunto che pur non essendo nessuna di esse subordinata all'altra (né per quanto si riferisce al contenuto, né per quanto si riferisce ai tempi di attuazione), è dall'aumento degli stipendi e delle pensioni che si deve, che urge partire subito.

Ciò premesso, mi consenta il ministro di domandargli: qual è in materia l'opinione del nuovo Governo, quindici mesi dopo la presentazione delle già ricordate rivendicazioni sindacali, avvenuta precisamente il 1° dicembre 1960?

Quanto ha prospettato l'onorevole Fanfani in sede di dichiarazione programmatica sulla opportunità che i lavoratori del pubblico impiego concedano allo stesso un « congruo lasso di tempo », vale anche per i ferrovieri?

Chiarezza vuole che io colga questa occasione per dichiarare che non ritengo giusto che un simile invito venga rivolto a questa categoria.

Ho affermato all'inizio dell'intervento che il nuovo del programma governativo è anche una conseguenza del duro lavoro ed impegno nella lotta democratica del movimento sindacale di questi anni. Questa esigenza di interventi programmatori da parte dello Stato, nel quadro di profonde riforme, i lavoratori l'hanno fatta emergere partendo dalla lotta per elevare i salari e quindi per imporre una diversa ripartizione del reddito.

È stato questo il punto di partenza del movimento sindacale per dare un suo autonomo contributo al rinnovamento della società. Ed è alla lotta per elevare i salari (ancora troppo bassi) che noi saremo costretti a fare ancora una volta ricorso per spingere direttamente il Governo alle programmazioni

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

ed alle riforme, avendo come movimento sindacale la capacità di orientare le rivendicazioni economico-normative in direzione del rinnovamento delle strutture del paese, e in particolare, delle ferrovie dello Stato.

Noi ferrovieri a questi orientamenti ci ispiriamo per spingere il settore ferroviario e dei trasporti in genere ad adeguarsi ai nuovi tempi. Anche per questi motivi rigettiamo ogni richiesta, da qualsiasi parte venga, di subordinare il miglioramento immediato delle nostre condizioni di vita e di lavoro a qualsiasi cosiddetto « piano programmatico ».

In una parola, i ferrovieri — stante le loro inadeguate retribuzioni — non possono sentirsi vincolati da qualsiasi cosiddetta programmazione economica che includa o implichi per loro un simile sacrificio.

Colleghi della maggioranza, la programmazione auspicata dal movimento sindacale unitario e per la quale, da anni, i lavoratori si battono, è quella che consente il più celere soddisfacimento dei bisogni immediati e futuri delle masse popolari.

Questo sento il bisogno di esternare responsabilmente anche perché ritengo debba essere esplicita la risposta dei ferrovieri all'onorevole Fanfani, nel caso che con il suo discorso programmatico intendesse chiedere loro di nuovo « pazienza ».

Il sindacato ferrovieri italiani, che opera in una categoria altamente specializzata di 200 mila unità (dove ben 75 mila lavoratori sono ancora di oltre 20-25 mila lire mensili al di sotto del minimo vitale « Istat », e nella quale un ingegnere ha uno stipendio iniziale di 73 mila lire mensili, esclusi i premi e gli assegni familiari), non può dare al Governo un altro « congruo lasso di tempo ».

Ripeto che, sin dal dicembre 1960, abbiamo avanzato la richiesta dell'aumento delle pensioni, congiuntamente a quella della concessione della quattordicesima mensilità, dell'aumento degli stipendi e di una loro articolazione più corrispondente al valore del lavoro svolto dai ferrovieri, che superi le attuali concezioni retributive arcaiche e burocratiche.

Questa, in materia di retribuzioni, la nostra impostazione. Da essa partiamo perché siano convinti che è il metodo sindacale più idoneo per portare avanti la lotta per migliorare le retribuzioni dei lavoratori e per spingere contemporaneamente l'azienda a riformarsi e quindi a farle assumere le necessarie caratteristiche di « pilota » nel settore dei trasporti.

Noi crediamo che il tempo concesso al Governo (un anno e tre mesi) per meditare sulle nostre richieste sia un lasso di tempo « congruo oltre la giusta misura ». Riteniamo perciò di avere le carte in regola nel giudicare venuto il momento di rompere — su questa questione — gli indugi (e in questo senso anche gli altri sindacati sembra si stiano incamminando).

Sappiano i parlamentari che la lotta aperta di questa categoria sarà inevitabile e immediata se il Governo, nei prossimi giorni, non manifesterà la chiara intenzione di voler positivamente affrontare e celermente definire la discussione di merito sulle richieste stesse, che noi pensiamo debbano — quelle economiche — divenire esecutive dal luglio 1962.

Ella per parte sua, signor ministro, sa che per queste rivendicazioni, che tendono ad assicurare loro stipendi funzionali e quindi retribuzioni e pensioni più alte, i 200 mila lavoratori delle ferrovie premono sui sindacati perché proclamino un primo sciopero nazionale della categoria.

Signor ministro, colleghi della maggioranza, se veramente volete che il paese abbia a disposizione un mezzo di trasporto più sicuro, celere e a più basso costo, e nello stesso tempo i lavoratori del settore abbiano la serenità necessaria per assolvere bene al delicato compito che loro compete, questo è il complesso dei problemi sui quali dobbiamo urgentemente e unitariamente soffermarci, concentrando sforzi, mezzi e volontà per decidere come meglio e più celermente risolverli. I lavoratori, a cominciare da quelli occupati nel settore dei trasporti, se manifesterete sinceri propositi di operare per affrontarli e positivamente risolverli, daranno a voi, a tutti noi, forza e volontà per assolvere onorevolmente a questo alto compito. Comunque essi, quali che siano le vostre decisioni di oggi in materia, faranno tutto quanto è nelle loro possibilità perché, oltre a vedersi assicurate retribuzioni adeguate alle specializzazioni e alla delicatezza del lavoro da essi svolto, si compiano le scelte economiche, politiche e legislative idonee ad assicurare al paese un servizio pubblico di trasporto adeguato ai tempi. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

LOMBARDI RICCARDO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi rendo conto che la discussione di questo disegno di legge è un passaggio obbligato che invita pressoché perentoriamente a far convergere su di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

essa tutta la gamma dei problemi dei trasporti e in particolare delle ferrovie, e che quindi la tentazione di anticipare il dibattito sul bilancio dei trasporti è pressoché irresistibile. Prometto tuttavia di resistere ad essa, riservandomi eventualmente di trattare i complessi problemi della politica dei trasporti in sede di discussione del bilancio, riservandomi soltanto di trattare di quei pochissimi elementi interni ed esterni alla politica generale delle ferrovie che sono indispensabili per una giusta impostazione del problema odierno.

Mi compiacio, in definitiva, che la discussione di questo disegno di legge sia stata portata dalla Commissione nell'aula parlamentare. Il ministro che l'ha preceduto, onorevole Mattarella, ricorda certamente che il motivo per cui dalla prima decisione di discutere il provvedimento in Commissione in sede legislativa si passò alla discussione in aula fu la riluttanza del Governo di allora ad accettare alcuni sostanziali emendamenti. Fortunatamente, nel frattempo, proprio i problemi che avevano dato occasione agli emendamenti presentati sono stati oggetto di una valutazione più attenta. Cosicché oggi arriviamo alla discussione pubblica in un ambiente più sereno, e con una riconsiderazione dei problemi posti allora, che ci fa sperare per certo che l'essenziale, il nerbo di quegli emendamenti finisca per essere accolto nella nuova e definitiva stesura del provvedimento.

È inutile ricordare (non lo faccio, soprattutto, per non appesantire questo dibattito di elementi che, d'altra parte, costituiscono la base, la giustificazione, la tessitura logica ed economica del provvedimento attuale) l'impegno che noi come gruppo socialista abbiamo da anni messo nel rappresentare al Parlamento ed al paese l'evidente urgenza prioritaria di una sistemazione delle ferrovie che ne superasse decisamente lo stato di arretratezza e la necessità di ingenti stanziamenti per portare la nostra struttura ferroviaria al livello delle esigenze di un paese moderno.

Per fermarmi agli aspetti più strettamente parlamentari del nostro atteggiamento in politica ferroviaria, ricorderò gli interventi dei miei compagni di partito Mancini e Bensi in occasione dei dibattiti sul bilancio del Ministero dei trasporti, rispettivamente, per gli esercizi 1953-54 e 1954-55: epoca in cui ella, onorevole Mattarella, lo dirigeva. Mi permetto ancora di ricordare il discorso che io stesso ebbi occasione di pronunciare nell'apri-

le 1956 sul bilancio dell'esercizio 1956-57, dopo un lungo periodo — ebbi occasione di dire allora — di assenza, non certo di disinteresse, dal dibattito sulla politica dei trasporti. In quella circostanza tentai di presentare un censimento realistico (ecco perché lo ricordo, per rifarmi ad una documentazione esistente agli atti della Camera) dello stato effettivo delle attrezzature fisse e mobili delle nostre ferrovie, di analizzare le cause e le responsabilità delle condizioni preoccupanti in cui già allora (parlo del 1956) si trovavano gli impianti e di delineare un concreto programma economico e finanziario idoneo a sdrammatizzare, se non a risolvere, i dati del problema, senza per altro immaginare che saremmo andati incontro ad un ulteriore grave peggioramento della situazione.

Dissi allora che la condizione dell'attrezzatura poneva già alcuni problemi di prospettiva poiché il materiale era talmente invecchiato che il costo del suo rinnovamento, ormai indilazionabile, avrebbe esercitato una massiccia pressione sull'impostazione dell'ammodernamento degli anni venturi ove non si fosse provveduto immediatamente (e quell'immediatamente si riferiva al 1956).

Ancora più impegnata fu la relazione di minoranza che ebbi occasione di presentare a nome del mio gruppo sul bilancio di previsione del 1959-60. L'analisi che allora ebbi occasione di condurre dei problemi d'insieme dei trasporti terrestri, visti come componente essenziale di una politica di sviluppo equilibrato, credo sia ancora oggi integralmente valida.

In quell'analisi e nel complesso delle misure che emersero, l'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato venivano indicati con ancora maggior chiarezza come scelta alternativa ad un certo tipo di politica autostradale che proprio allora stava avviandosi; politica che completava il processo in atto ormai da oltre un decennio, tendente a favorire i trasporti individuali su quelli di massa, il trasporto privato su quello pubblico, l'impresa privata monopolistica legata all'automobilismo sull'iniziativa dello Stato e degli enti locali.

I medesimi criteri di quella relazione furono assunti a base dell'altra relazione di minoranza che il nostro partito incaricò i senatori Solari ed Ottolenghi di presentare al Senato, contro il disegno di legge che contemplava il noto piano decennale delle nuove costruzioni autostradali. Anche in quell'occasione il richiamo alle arretrate e cattive attrezzature ferroviarie (oltreché della

viabilità ordinaria) e il rilievo dato a una politica pianificata di investimenti nelle infrastrutture dei trasporti, che aggredisse aspetti sempre più evidenti dei trasporti di massa, specie nelle regioni sottosviluppate e depresse, sottolineavano i caratteri di scelta che postuliamo in un massiccio intervento nel settore ferroviario, senza che ciò implicasse una sottovalutazione della necessità di migliorare e potenziare la nostra rete stradale, che anzi veniva riconfermata in forma più perentoria.

Se ho richiamato questi precedenti non è stato per rivendicare un diritto di primogenitura o una qualche benemeranza al mio partito; è stato piuttosto per dare un contenuto a quella che consideriamo una fortunata coincidenza. Oggi finalmente possiamo dare a questo grave problema ferroviario quella giusta impostazione che abbiamo invano raccomandato per anni; e fare della sua soluzione una pietra di paragone del nuovo metodo — e forse del nuovo merito — con il quale il Governo di centro-sinistra, che noi appoggiamo, può e deve onorare alcune ormai mature scadenze della politica economica nazionale. Si tratta di un metodo adatto non soltanto ad andare al fondo delle cose e ad apprestare soluzioni non transitorie, ma anche a rassicurare una certa parte dell'opinione pubblica che l'attuazione del programma di questo Governo, lungi dal minacciare le fondamenta dell'economia del paese — come certe Cassandre vanno predicando — ne irrobustisce i pilastri centrali, che sono tuttora i più deboli.

Entrando nel merito del disegno di legge, esso è uno dei tre provvedimenti che il ministro Spataro presentò nell'autunno dello scorso anno per una migliore soluzione del problema, secondo un disegno a cui riconosco organicità, degno di tutta la nostra considerazione. Gli altri due provvedimenti riguardano la sistemazione finanziaria del bilancio ferroviario e la riforma strutturale dell'azienda, ed anch'essi attendono l'esame della Camera.

Il piano di ammodernamento infatti tende al rinnovamento delle attrezzature, al potenziamento di quelle insufficienti ed al recupero dei forti arretrati di manutenzione: rappresenta il presupposto di base per la riduzione dei costi di produzione di un servizio reso più efficiente. La sistemazione finanziaria del bilancio (secondo dei provvedimenti organici) si propone invece di stabilizzare la situazione economica dell'azienda e di garantirle un sicuro, sostenuto livello di

rinnovamento e di manutenzione delle attrezzature, che scongiuri la ripetizione degli inconvenienti che oggi vengono lamentati. Infine — terzo provvedimento — la riforma strutturale dell'azienda dovrebbe permettere una più economica complementarietà dei fattori; consentirne cioè una più economica gestione, pur nella salvaguardia di quella funzione sociale che è propria ai servizi ferroviari. Questo è il disegno di insieme cui si ispirano i tre provvedimenti, fra loro legati perciò da stretti rapporti di complementarietà, secondo l'avviso a suo tempo dato dalla commissione Longo-Saraceno, che il ministro Spataro volle opportunamente sentire, sulla situazione ferroviaria e sui modi di risolverla.

Ma, a parte il contenuto delle singole proposte, la prima domanda cui si deve risposta è questa: se il complesso dei tre provvedimenti risolve effettivamente i problemi ferroviari. La risposta non può essere che negativa. Dobbiamo cioè avere coscienza che i tre provvedimenti, benché perseguano obiettivi indubbiamente importanti, non sono sufficienti di per sé a migliorare stabilmente le condizioni tecniche ed economiche in cui si svolgono i trasporti su rotaia, né a risanare l'azienda ferroviaria.

Ciò dipende da un duplice ordine di motivi; anzitutto dal fatto che tutto il nostro sistema di trasporti pubblici è malato, e non soltanto il sistema ferroviario di Stato. In un contesto di questo genere (che si deve appunto alla politica fino ad oggi seguita di favorire il trasporto individuale o privato a scapito del trasporto di massa e pubblico) mettere mano ad un settore e trascurare gli altri quando essi sono legati ed influenzati dai medesimi fattori, è come preoccuparsi di dettagli, anche se importanti, dimenticando il complesso.

L'altro ordine di considerazioni che ci fa giudicare fallace la speranza di risolvere in questo modo il problema ferroviario è che la crisi delle ferrovie deriva da cause esterne al sistema ferroviario assai più che da cause interne all'amministrazione ferroviaria. È stata insomma la politica dei trasporti che ha determinato la crisi delle ferrovie, almeno in misura preponderante, e non viceversa, come ritiene la critica che una stampa interessata diffonde, e cioè che la crisi delle ferrovie avrebbe determinato quella generale dei trasporti.

In una situazione del genere la soluzione ottima sarebbe di aggredire il problema su tutto il fronte, cioè di rendere contestuali gli interventi per le ferrovie a quelli non meno

necessari per i trasporti su strada e su rotaia in regime di concessione, per i trasporti merci e per i trasporti urbani e suburbani, nel quadro di una coordinata pianificazione degli investimenti pubblici e privati nelle infrastrutture e nei mezzi, e di un'adeguata riforma del Ministero dei trasporti tendente ad accrescere la potestà di intervento dello Stato e degli enti locali nella disciplina della gestione e dell'attività dei trasporti. Ma se per vari motivi, come anch'io riconosco, questa contestualità di iniziative non si ritiene oggi possibile, data anche l'urgenza di affrontare il dettaglio (anche questo essenziale), è necessario legare fin d'ora qualsiasi iniziativa che noi siamo per adottare ad un filo conduttore costante e decisamente innovatore rispetto al passato.

La coerenza dei principi ispiratori è la condizione necessaria da rispettare perché le diverse iniziative, anziché rimedi occasionali e momentanei, diventino una prima e graduata applicazione di un nuovo indirizzo di politica dei trasporti che è in relazione anche alla nuova politica economica che si intende seguire. Ciò comporta al livello operativo, come immediata conseguenza, che il dibattito parlamentare e l'attività legislativa sui problemi strettamente ferroviari dovranno tener presente il disegno di legge sulla disciplina delle autolinee, anch'esso pendente dinanzi a questo ramo del Parlamento, per estrarne gli aspetti legati alla situazione ferroviaria e per definirli diversamente da come li definisce il disegno di legge, là dove quest'ultimo appaia in contraddizione con le misure da adottare per le ferrovie in quanto tali e in quanto manifestazione dell'iniziativa pubblica nel settore dei trasporti.

È in questo quadro e con queste riserve che mi accingo ad esaminare il disegno di legge sul piano degli 800 miliardi. Dell'urgenza e necessità di massicci investimenti ferroviari non c'è da convincere nessuno, tanto sono palesi. C'è piuttosto da soffermarsi sull'entità dei finanziamenti da utilizzare e sulla loro carenza. A questo proposito, dico subito che, a nostro parere, la programmazione decennale di spesa deve essere raggugliata ai 1.500 miliardi considerati necessari dalla commissione Longo-Onida-Saraceno. Noi sappiamo qual è l'orientamento delle Commissioni bilancio e finanze e tesoro circa i limiti massimi di tempo da ammettere per l'assunzione di impegni pluriennali, e lo accettiamo: come voi sapete, essi sono stati individuati in un quinquennio. Conveniamo, quindi, sull'opportunità che il dise-

gno di legge che ci accingiamo ad approvare si attenga a tale criterio. Ma, difformemente dal disegno di legge, pensiamo che gli 800 miliardi debbano riferirsi al primo quinquennio di attuazione del programma decennale di investimenti, da rapportare quindi a 1.500 miliardi e da finanziare, per i residui 700 miliardi, a tempo debito con apposita legge: in ordine a questo residuo finanziamento, poi, dovremo assumere l'impegno sin da questo momento con norma analoga a quella già inserita al secondo comma dell'articolo 2 del disegno di legge presentato dal Governo. In definitiva, noi autorizzeremo l'elaborazione di un piano di opere da attuarsi in dieci anni per la spesa complessiva di 1.500 miliardi, fermo restando che la legge perfeziona intanto il finanziamento del primo quinquennio di realizzazione del piano, fino alla concorrenza di 800 miliardi.

I motivi che consigliano l'accelerazione del piano, e quindi la concentrazione degli impegni da assumere fino a 800 miliardi nel primo quinquennio, vi sono noti. Le ferrovie versano in una situazione che esige una terapia massiccia, in termini medici si direbbe una terapia d'urto. Vedremo tra poco quali difficoltà bisognerà superare perché l'«urto» sia possibile e diventi curativo: per adesso, è importante affermarne il principio. Non ci sono soltanto le pur preoccupanti condizioni di sicurezza e di efficienza del servizio ferroviario, che raccomandano l'accettazione. Preoccupa forse ancora di più la prospettiva alla quale ci avviamo, di una pericolosissima strozzatura dello sviluppo economico rappresentata appunto dalla situazione delle infrastrutture e dei mezzi ferroviari.

La diagnosi che a questo proposito è stata fatta dall'onorevole Moro nella sua relazione al congresso di Napoli ci trova perfettamente d'accordo. Un'effettiva accelerazione dello sviluppo meridionale è impossibile se le ferrovie non sono in grado di soddisfare la crescente domanda di trasporti e la crescente mobilità di persone e di cose che ne vengono indotte. E, se voi ben guardate, sono essenzialmente le ferrovie che possono e debbono soddisfare codesta domanda, poiché la tradizionale strumentalità del trasporto ai fini dell'economia generale trova ancor oggi solo nelle ferrovie, o principalmente nelle ferrovie, la sua manifestazione saliente. Ciò vale per i trasporti di prodotti agricoli e industriali non meno che per i trasporti di persone, e la constatazione

diventa perentoria quando si pensa agli effetti del mercato comune sulla nostra economia: che sono stati e ancor più saranno stimolanti, ma che, se non verranno attentamente sorvegliati e moderati, gioveranno all'economia delle nostre progredite regioni settentrionali di quanto graveranno sull'economia delle sottosviluppate regioni meridionali, che sono le più lontane dal baricentro economico della Comunità e che maggiormente se ne allontaneranno quando l'associazione al mercato comune della Gran Bretagna e di altri paesi ad alto potenziale economico del nord Europa sarà diventata operante.

Per prevenire questo grave pericolo, la riduzione tecnica ed economica delle distanze che separano il Mezzogiorno dal settentrione e dai confini è da ascrivere tra le condizioni essenziali: e va da sé che, per conseguire un tale obiettivo, non è necessario soltanto migliorare le attrezzature ferroviarie delle regioni meridionali, ma è necessario in pari grado eliminare i veri e propri colli di bottiglia rappresentati dalla condizione degli impianti ferroviari del centro e del nord.

Quali difficoltà si oppongono alla accelerazione esecutiva del piano da noi richiesta? Ve ne sono di economico-finanziarie e di tecniche. Le prime si riconnettono alla situazione di liquidità del mercato finanziario, nonché alle prospettive con le quali il mercato finanziario deve fare i conti, essendo numerose e tutte pesanti le domande di capitali che il settore pubblico e il settore privato si accingono a rivolgergli. A questo proposito, ci sono presenti i richiami che il governatore della Banca d'Italia ha avuto occasione di fare nelle due più recenti occasioni della « giornata del risparmio » e dell'assemblea delle banche popolari. Nell'una e nell'altra circostanza è stato sottolineato il pericolo di una particolare tensione del mercato dei capitali, ed è stata quindi messa in rilievo l'esigenza elementare di qualsiasi programmazione economica, che è l'esigenza, disse il dottor Carli, di distribuire le risorse tra usi alternativi: in altri termini, un problema di scelte. Lo stesso governatore della Banca d'Italia aveva anticipato il medesimo concetto quando, nella « giornata del risparmio », prospettò la necessità di mobilitare le risorse per una tempestiva eliminazione delle strozzature che si oppongono allo sviluppo equilibrato della nostra economia e fece esplicito accenno alle arretrate condizioni di alcuni servizi sociali fondamentali.

Sia l'uno sia l'altro concetto ci trovano perfettamente consenzienti: ma coerenza vuole che la trasformazione di codesti concetti in direttive concrete di politica economica sia compito convergente degli organi politici e degli organi tecnici, specie di quelli preposti al governo del credito. Sotto questo profilo, non direi che il pur accolto principio della necessaria selezione di impiego delle risorse sia stato conseguentemente applicato dal sistema bancario nel suo complesso e, meno che mai, dal sistema di canalizzazione delle risorse verso gli istituti di credito o verso la diretta acquisizione da parte degli operatori economici. Al contrario, direi che l'uno e l'altro sistema hanno decisamente contribuito a determinare proprio le situazioni implicitamente o esplicitamente denunciate dal governatore della Banca d'Italia, ciò che ha creato gravi dissonanze nell'alimentazione del settore pubblico e del settore privato e che, anche in dipendenza di una mancata graduazione prioritaria degli indirizzi di politica economica, ha determinato la nota arretratezza dei servizi sociali di base.

Quando si constata il diverso modo di soddisfazione della domanda privata di capitali, che nel 1961 si è spostata dal diretto appello al mercato finanziario (attraverso l'emissione di valori mobiliari) per rivolgersi al sistema bancario, si aggiunge un problema di metodo al già grave problema di merito, nell'uno e nell'altro caso trovandoci in presenza di modi di condotta dei privati assai più autonomi e svincolati di quanto sarebbe compatibile con un criterio prioritario di impiego delle risorse, proprio quel criterio prioritario reclamato come urgente dal governatore della Banca d'Italia.

Se questo è il giudizio di insieme da formulare sulle vicende recenti del nostro mercato finanziario, esse le prospettive con le quali occorre fare i conti sono quelle già ricordate, è chiaro che codeste prospettive non bastano per se stesse a giustificare le preoccupazioni opposte od opponibili ad un accelerato finanziamento del piano ferroviario.

La nuova direttiva di politica economica fatta propria dal Governo di centro-sinistra mette tutto in movimento: mette innanzitutto in movimento la politica di impiego dei capitali e la politica del credito, nel senso di subordinarla d'ora innanzi ad un più rigoroso rispetto delle priorità emergenti, che è quanto dire ad una più attenta valutazione delle scelte da compiere. Del resto, non è

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

neanche detto che taluni impegni di emissioni obbligazionarie legislativamente già programmati per il settore pubblico non siano suscettibili di posposizione agli impegni nuovi che dovessimo assumere e che per caso apparissero rispetto ad essi più urgenti.

Questa eventualità non è da escludere; anzi, a nostro avviso, è da prevedere proprio come mezzo di riqualificazione postuma della spesa pubblica, fino ad oggi programmata in ordine alquanto sparso. L'esame in concreto di tale eventualità dovrà farsi di volta in volta, postergando al momento dell'appello al mercato dei capitali la scelta della priorità temporali che, insieme con quella delle priorità settoriali, si sarebbe dovuta compiere al momento delle autorizzazioni legislative.

Considerate, pertanto, le ragioni di urgenza che caratterizzano il piano ferroviario e che raccomandano di accelerarne l'esecuzione, non mi sentirei di condividere le preoccupazioni di ordine economico-finanziario opponibili a tale accelerazione. E ciò sia detto anche considerando che, in conto del precedente piano quinquennale per le ferrovie finanziato con l'autorizzazione ad emettere prestiti fino a concorrenza di 275 miliardi, sono ancora da accendere mutui per 113 miliardi circa, per altro tutti impegnati da commesse e appalti già aggiudicati.

Oltre alle preoccupazioni di carattere finanziario, come dicevo, si possono opporre preoccupazioni di ordine tecnico: ed infatti c'è da avere qualche perplessità sull'effettiva possibilità di ridurre i tempi tecnici di esecuzione del piano in corrispondenza con l'accelerazione dei tempi di finanziamento e con l'aumento, da noi richiesto, del finanziamento complessivo. La riduzione dei tempi tecnici può essere ostacolata sia da cause propriamente riferibili all'azienda ferroviaria sia da cause attinenti alla situazione dell'industria costruttrice di mezzi ed opere. Al limite, se l'uno e l'altro ordine di ragioni impedissero una apprezzabile riduzione dei tempi tecnici, sarebbe inutile accelerare eccessivamente i tempi finanziari. Tanto più che, in prospettiva non sono solo gli impegni di progettazione e attuazione delle opere attinenti al piano che bisogna prendere in considerazione: dobbiamo fare i conti, anche, con l'opportuna disposizione contenuta nell'articolo 8 del disegno di legge, che stabilisce — speriamo imperativamente — la destinazione di consistenti aliquote delle entrate ferroviarie alle manutenzioni ed ai rinnovi, ciò che accrescerà notevolmente sia

gli impegni di progettazione, direzione e collaudazione dei lavori facenti carico all'azienda, sia gli impegni di costruzione facenti carico all'industria. Non mi soffermo a commentare questa paradossale situazione, che mostra un paese assetato di nuovi posti di lavoro e almeno due settori, quello ferroviario e quello dell'industria costruttrice, altrettanto assetati di mezzi e di commesse, e denuncia per altro l'effetto di quel vero e proprio malthusianesimo ferroviario che ci ha deliziato in questi anni. Costato invece che il problema esiste e che non va sottovalutato.

L'alternativa, però, è se arrendersi ai dati attuali del problema od operare, invece, perché anche esso sia avviato a soluzione. Inutile dirvi che propendo per questa seconda alternativa e che giudico esistano i mezzi e le possibilità per realizzarla in concreto.

Esaminiamone prima gli aspetti strettamente ferroviari, riferibili cioè agli imbarazzi interni all'azienda ferroviaria. Questa accusa note e gravi carenze di tecnici, sia a livello direttivo sia a livello esecutivo. Gli ingegneri sono pochi, i concorsi vanno pressoché deserti, gli uffici studi e progettazione sono spopolati, e quei pochi tecnici che ci sono si devono dividere come possono tra l'ordinaria e la straordinaria amministrazione, tra la progettazione, la direzione e la collaudazione delle opere, da una parte, e la sovrintendenza all'esercizio dall'altra. Una situazione pressoché analoga, anche se meno allarmante, si riscontra nella categoria dei tecnici esecutivi, come i periti industriali, i geometri e simili. Mi risparmio dall'individuare le cause e le responsabilità di questa situazione: si tratta di un problema di lunga indagine, e di lungo respiro ne devono essere le soluzioni.

Ebbene intanto, onorevole ministro, io tesaurizzerei fino all'ultimo centesimo il patrimonio di tecnici di cui l'azienda ferroviaria oggi dispone. Se non erro, ce ne sono non pochi investiti di compiti puramente amministrativi e non pochi addetti a funzioni le quali, benché tecniche, potrebbero essere assolte da funzionari di minor rango. Gli uni, li richiamerei al loro mestiere, esigendone se necessario l'aggiornamento: il quale, tuttavia, dovrebbe dar luogo a un adeguato corrispettivo da parte dell'amministrazione, posto che in fin dei conti sono stati immessi nelle funzioni attualmente assolte non per propria volontà o non soltanto per propria volontà ma anche e soprat-

tutto per volontà dell'amministrazione. Gli altri, li trasferirei dalla produzione minuta a più elevati compiti di progettazione, direzione e collaudo di lavori, a mano a mano che la riqualificazione dei tecnici di rango più modesto consenta di impiegare questi in sostituzione di quelli. Mi rendo conto che ciò non basterebbe e perciò prospetterei un contemporaneo più intenso ricorso ai tecnici pensionati dell'azienda, a condizione beninteso che siano in grado di soddisfare i bisogni emergenti, e purché (mi si consenta la sottolineatura maliziosa) non si dia luogo a favoritismi.

Tuttavia la soluzione principe non sta in questi espedienti di emergenza, la soluzione principe sta nell'aumento delle piante organiche. Questo aumento potrebbe avere in parte validità transitoria, e cioè essere soggetto a successivo riassorbimento, quando l'eccezionalità dei presenti bisogni sarà cessata. In parte, però, dovrà avere validità definitiva, poiché il piano di ammodernamento e l'accentuata intensità dei rinnovi e delle manutenzioni, da una parte, l'intensificazione dei traffici, dall'altra, che sarà favorita sia dall'ammodernamento sia da una diversa ripartizione dei traffici fra strada e rotaia, agevolata a sua volta dal potenziamento delle attrezzature, porranno sicuramente l'esigenza di un aumento permanente degli ingegneri.

So che l'azienda avrebbe in animo di chiedere l'autorizzazione ad assumere temporaneamente ingegneri a contratto, finanziandone l'onere mediante il prelevamento di un'aliquota fissa dai fondi derivanti dai prestiti. Su questa strada, onorevole ministro, io procederei con molta cautela: è una strada assai pericolosa, che non solo romperebbe una regola da salvaguardare a tutti i costi, ma creerebbe anche seri e giustificati contraccolpi tra i funzionari già appartenenti ai ruoli organici dell'azienda. Quindi, oggi come oggi e prima di avere sperimentato le altre possibili soluzioni, non mi sentirei di approvare una proposta di questo genere. Credo, invece, che il Parlamento debba dare immediata adesione all'eventuale proposta, che auspicio venga dal Governo e che in mancanza sono disposto a presentare io stesso, di un aumento dei ruoli organici per ingegneri, da impiegare tassativamente in funzioni di natura tecnica.

Questo per quanto riguarda le deficienze e le necessità di urgenti impegni, per ciò che riguarda le carenze interne dell'amministrazione ferroviaria, che costituiscono un osta-

colo ed un freno serio all'acceleramento del programma di ammodernamento.

Vi sono poi, come ho detto, degli elementi esterni relativi all'industria costruttrice e non credo si possano avere perplessità in questo ordine per quanto concerne la capacità produttiva nel settore del materiale rotabile se non, forse, per il materiale trainante. Credo che per quanto riguarda il materiale rotabile come capacità produttiva siamo piuttosto in eccedenza rispetto al fabbisogno delle ferrovie. Forse per il solo materiale trainante, di cui non ho notizie precise, ci troviamo in una strozzatura di questo aspetto singolare, ma importante del complesso dell'ammodernamento.

Probabilmente le maggiori difficoltà all'industria le incontrerà nella fornitura dei semilavorati da parte della siderurgia. Ma tutte queste difficoltà derivano in alto grado dal modo disordinato con il quale fino ad oggi, in dipendenza del disordine e della scarsità dei finanziamenti alle ferrovie, queste hanno passato le proprie commesse. È un insegnamento che ci deve servire per il futuro affinché il malthusianesimo di cui ho parlato cessi per sempre. Le ferrovie hanno purtroppo in gran parte perso nei confronti dell'industria siderurgica l'importanza che un tempo esse avevano, e non solo per la quantità della domanda, ma anche per la irregolarità di essa. Il modo per ritrovare uno spazio nei *carrels* dell'industria siderurgica è di assicurare un flusso il più costante possibile di commesse, che rientri fra i programmi di produzione e i conseguenti programmi di investimento dell'industria medesima. La constatazione delle difficoltà esistenti in questo settore, comunque, deve servire da pungolo per l'accelerazione di nuove iniziative nel Mezzogiorno, e ciò sia detto anche in relazione alle perplessità di cui ho sentito l'eco, e che occorrerebbe controllare, circa l'effettiva capacità dell'attuale industria meridionale di assorbire l'aliquota minima di commesse che ad essa dovrebbe essere assicurata dal disegno di legge.

Ma le maggiori difficoltà deriveranno dall'esecuzione di opere fisse, in particolare per quanto concerne i raddoppi, la rettifica di tracciati, l'ampliamento ed il potenziamento dei nodi e degli scali ferroviari. Qui, anche per il concorso ritardatore della legislazione vigente, è più difficile accelerare i tempi tecnici. Tuttavia è di conforto la constatazione che l'attuazione del noto piano quinquennale, che pure dava largo spazio agli investimenti in impianti fissi, è in anticipo,

sia pur lieve, rispetto ai programmi prestabiliti. Cioè con il programma quinquennale oggi in scadenza siamo riusciti a realizzare, senza per questo esservi stato un voto del Parlamento, una anticipazione dei tempi tecnici rispetto al tempo previsto per l'attuazione del piano. Questo risultato, di cui bisogna dare favorevolmente atto all'azienda ferroviaria, è stato conseguito senza l'attuazione di misure eccezionali quali quelle che ho avuto l'onore di consigliare in ordine al potenziamento del corpo tecnico dell'azienda. Possiamo dunque ritenere che l'adozione di queste misure eccezionali renderà possibile l'accelerazione anche per quanto riguarda l'esecuzione del nuovo disegno di legge che stiamo discutendo.

Le modalità concrete di tale accelerazione dovrebbero consistere in una ripartizione dei finanziamenti che ne concentri la maggior parte nell'ultimo periodo di attuazione anziché dividerli in parti uguali per tutti i cinque anni. Io credo che sarebbe la peggiore ripartizione, quella assolutamente esteriore (rappresentante una certa successione e una certa simmetria allettante), cioè quella di ripartire per quote eguali in anni successivi. La ripartizione proposta invece renderà possibile intensificare l'esecuzione delle opere a mano a mano che le misure eccezionali di cui ho parlato verranno adottate, e in corrispondenza con esse. Naturalmente, una volta autorizzata l'assunzione di prestiti fino a 800 miliardi, l'azienda potrà assumere gli impegni anche in eccedenza ai limiti massimi degli stanziamenti iscritti in bilancio per ogni esercizio finanziario, come del resto è stato fatto per il piano quinquennale e come prevede lo stesso disegno di legge che stiamo discutendo, e potrà emettere i prestiti a mano a mano che le esigenze di cassa lo richiederanno.

Detto questo, sarei contrario ad una ripartizione delle somme da iscrivere in bilancio per provvedere ai pagamenti, in un numero di annualità superiore a cinque.

Accettata la tesi dell'accelerata esecuzione del piano, dobbiamo fare quanto è in nostro potere per renderla possibile in concreto: anche perché, non dimentichiamolo, la spesa degli 800 miliardi è vista come parte di un tutto che ammonta a 1.500 miliardi e che, se vogliamo davvero rispondere alle esigenze del paese, dovremo impiegare in opere e mezzi entro l'arco massimo di un decennio.

I problemi, di doppia natura, finanziaria e di tempi tecnici, che ho esaminato rapi-

damente, sono solo un aspetto della questione che stiamo discutendo. L'altro aspetto, non meno importante, è rappresentato dai criteri di impiego delle somme che intendiamo mettere a disposizione per l'ammodernamento dell'azienda ferroviaria. Anche qui, brucio le tappe, dando per noti i rimproveri che si debbono muovere agli impieghi fatti in passato dei finanziamenti straordinari accordati alle ferrovie. Questi rimproveri sono di due ordini: in parte, si riferiscono all'avvenuto finanziamento di opere e lavori non prioritari, talvolta di mero prestigio, molto spesso addirittura elettoralistici; per un'altra parte, i rimproveri si riferiscono alla nota distrazione di somme destinate a nuovi investimenti, abusivamente operata per integrare i disavanzi dell'azienda. La esperienza, in ogni caso, ci consiglia questa volta di essere estremamente guardinghi, e cioè di predisporre tutte le possibili garanzie perché non una lira sia impiegata per fini diversi da quelli voluti dal Parlamento e attesi dal paese.

Purtroppo, il piano tecnico di ripartizione dei 1.500 miliardi, e degli 800 da spendere nel primo quinquennio, o non è pronto o non è ancora definito nei particolari. Sarebbe stato molto opportuno allegarlo alla legge che dobbiamo approvare, sia pure nel testo predisposto dal Governo, perché poi, di momento in momento, il Parlamento fosse stato messo in grado di accertare lo stato d'avanzamento dei lavori programmati, le variazioni apportate ai programmi e le cause relative. L'urgenza dell'approvazione non consiglia di chiedere l'osservanza di questo pur doveroso adempimento. Tuttavia, da questo a rilasciare autorizzazioni generiche, ci corre un bel pezzo.

Né ci sodisfa il generico criterio di ripartizione dei finanziamenti che il passato Governo propose alla Commissione sotto forma di percentuali da destinare a taluni capitoli fondamentali. Di queste percentuali, la legge ne dovrà espressamente accogliere solo una, e cioè quella che destina il 5 per cento dei fondi alla costruzione di alloggi e di centri residenziali per il personale della linea. La costruzione di alloggi per i ferrovieri è investimento produttivo, non beneficenza o assistenza.

Per il resto, sarà bene che la legge si articoli nel seguente modo: anzitutto, destinati alla costruzione di nuovo materiale rotabile i 320 miliardi contemplati dalla ripartizione in percentuali proposta dal Governo. In secondo luogo, noi possiamo stabilire fin da

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

questo momento, con assoluta certezza, alcune opere di carattere assolutamente prioritario da compiere. Io ne avrei qui un lungo elenco, onorevole ministro, ma le dico subito che mi astengo dal leggerlo per non aprire la strada ad accuse o sospetti di particolarismo o di campanilismo e per non aprire la stura a richieste concorrenti e non altrettanto motivate. Io credo, senza bisogno di arrivare ad alcun suggerimento, che nella documentazione dell'azienda ferroviaria esista una possibilità assolutamente obiettiva di rintracciare il tipo e il carattere di priorità da assegnare ai diversi interventi, senza che si dia luogo a incertezze di sorta almeno per i primi stanziamenti relativi ai 320 miliardi da impiegare sotto questo titolo.

Inoltre, destinazione di metà dei dieci miliardi, già chiesti in sede di Commissione, per il potenziamento dei servizi automobilistici di gestione ferroviaria, di cui parlerò tra poco, a meno che non ci si dimostri che tuttora sussista, sul finanziamento della seconda fase del vecchio piano quinquennale, la disponibilità dei 9 miliardi allora consentita in via facoltativa per l'aumento dei fondi di dotazione delle partecipazioni ferroviarie. Non ne so niente. Dovrebbe risultare dai bilanci consuntivi. Se il ministro sarà in grado di darci oggi una risposta, essa sarà assai utile per prendere una determinazione in merito al mantenimento o meno della richiesta supplementare di 10 miliardi.

Con l'indicazione per legge delle priorità da me indicate, se le mie valutazioni e informazioni sono esatte, si impegnerebbero all'incirca 540-545 miliardi degli 800 messi a disposizione per il primo quinquennio. Non insisterei in questa fase per il trasferimento all'azienda ferroviaria della quota di pacchetto azionario della Larderello in mano a privati, considerato l'ormai assorbente impegno della nazionalizzazione dell'energia elettrica che investirà anche questo problema particolare. In ogni caso, si tratta di un onere non rilevante.

Per l'impiego dei residui 260 miliardi lordi, a me pare che la legge debba disporre due cose: anzitutto, che la determinazione del programma, l'approvazione dei progetti esecutivi, l'assunzione di impegni sui relativi fondi e le eventuali variazioni, siano affidate al potere del ministro dei trasporti, ma previo parere vincolante del consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Dico parere vincolante, e non parzialmente vincolante come è oggi, dimodoché il ministro

non possa disporre in difformità rispetto alle deliberazioni del consiglio da lui stesso presieduto. Si tratta, in definitiva, di anticipare, in buona parte, le proposte formulate dal precedente Governo in ordine alla riforma dell'azienda ferroviaria, che conferiscono appunto al consiglio d'amministrazione dell'azienda il potere deliberante, mentre oggi ha un solo potere consultivo. In secondo luogo, la legge dovrebbe disporre che, in occasione del dibattito sul bilancio dei trasporti di ogni anno, a partire dal 1963-64, il ministro comunichi al Parlamento lo stato d'avanzamento del programma deliberato dal consiglio d'amministrazione delle ferrovie e le variazioni apportate con indicazione dei relativi motivi, previa comunicazione al Parlamento, appena definito, del programma medesimo.

L'una e l'altra disposizione non vogliono suonare sfiducia all'operato delle autorità politiche e tecniche, ma piuttosto vogliono accogliere l'esigenza di certezza che il paese ed il Parlamento intendono vedere soddisfatta, in ordine all'oculato impiego di così cospicue risorse. I criteri ai quali il consiglio d'amministrazione si atterrà nella formulazione del programma, e che la legge dovrà espressamente enunciare, dovranno evitare — sia pure ricorrendosi a enunciazioni necessariamente generiche — il finanziamento di opere non prioritarie e dovranno inoltre predisporre la saldatura tra le opere da finanziare nel primo quinquennio e quelle da rinviare al secondo quinquennio.

Onorevoli colleghi, già nelle cose fin qui dette ci sono rilevanti spunti di politica economica dei trasporti in genere, e dei trasporti ferroviari in specie. Ma affrontando più strettamente e da vicino il problema, dobbiamo vedere come la soluzione del problema ferroviario e dei trasporti in generale sia strettamente connessa con il piano da approvare oggi.

L'ammodernamento ed il potenziamento del servizio dei trasporti gestito dallo Stato non è soltanto un prodotto di investimenti addizionali, ma anche di investimenti sostitutivi, di disinvestimenti antecedenti. Intendo evidentemente riferirmi al problema dei « rami secchi ». Da anni abbiamo sempre sollecitato, senza concessioni a richieste di carattere demagogico, che la sostituzione avvenga laddove le accertate condizioni di antieconomicità, non compensate dal valore sociale dei servizi, lo consiglino, ma a patto che i servizi sostitutivi su strada che comportano la esclusività nei confronti di ser-

vizi paralleli esistenti, siano assunti o dallo Stato o dagli enti pubblici.

Ebbi occasione già nella mia relazione di minoranza sul bilancio del 1959 di sottolineare un confronto tra il comportamento di tutte le amministrazioni ferroviarie europee che rendono obbligatoria nella prassi e nel diritto la sostituzione con mezzi pubblici e non con mezzi privati, quando dalla rotaia si passa alla gomma e alla strada. È anomalo il comportamento che le ferrovie dello Stato del nostro paese hanno assunto tradizionalmente rispetto al comportamento delle altre amministrazioni ferroviarie, nell'ambito, almeno, del mercato comune.

Ma a questo criterio vi è un'aggiunta da fare: l'accertato stato di caos degli autoservizi in concessione, e gli effetti dannosi che essi hanno provocato a carico del sistema pubblico dei trasporti e specialmente dei trasporti intorno ai grandi centri urbani, esigono che l'iniziativa pubblica nel settore si estenda, penetrando per intanto in tutti i servizi comunque interferenti col servizio ferroviario di Stato, secondo un criterio già applicato in favore delle ferrovie concesse all'industria privata. È strano che le ferrovie dello Stato si inibiscano un comportamento che esse hanno autorizzato alle ferrovie concessionarie, le quali lo adoperano con notevole vantaggio.

Inoltre è da pensare con ogni urgenza alla necessità di riservare all'azienda di Stato, la quale provvederà ad assumere e gestire anche questi servizi nella forma più economica possibile, i servizi automobilistici sulle autostrade, sui quali i monopoli privati hanno già fatto convergere il proprio interessamento. So bene che tutta questa materia si trova disciplinata nel disegno di legge sulla disciplina delle autolinee, di cui ho già fatto cenno. Ma è inutile ricordare che noi, di questo provvedimento, non condividiamo né la linea politico-economica, né l'impostazione giuridica. So anche che, dinanzi ad una richiesta analoga a quella che poco fa ho avanzato, alcune Commissioni della Camera si sarebbero pronunciate, in via consultiva, per il no, adducendo non so quali perplessità di natura addirittura costituzionale, che a mio modesto avviso non hanno il più lontano fondamento e sulle quali, ad ogni modo, data la natura del problema, lo scrupolo giuridico è soltanto un paravento che maschera una particolare posizione politica.

Ebbene, ecco il caso concreto in cui dobbiamo estrarre dal disegno di legge sulle pubbliche autolinee la parte più direttamente

concernente la situazione ferroviaria, e disciplinarlo in questa sede in modo coerente. Avevo pensato in un primo tempo ad introdurre un ristretto stralcio di questa legislazione per quanto riguarda l'impegno dello Stato a gestire esso i servizi di linea sulle autostrade, magari con un emendamento, all'attuale disegno di legge. Riconosco che questo suggerimento potrebbe essere considerato come l'introduzione di un corpo estraneo, specialmente trattandosi di materia, quella della disciplina delle autolinee che, secondo l'impegno del Governo, dovrebbe venire molto prossimamente in discussione alla Camera. Anche per il suo carattere di grossa complementarità dinanzi al problema che discutiamo, credo che non si possa per questo rinunciare a tacere sulla questione.

Ci permetteremo perciò di proporre un ordine del giorno nel quale, in attesa che il provvedimento sulla disciplina delle autolinee venga in discussione alla Camera, si impegni per lo meno il Governo a non dare in concessione a privati i servizi di linea sulle autostrade gestite dagli enti pubblici, fino a quando, almeno, la legge che disciplina tutta la materia sia stata votata dal Parlamento. Spero che il Governo accetti una richiesta che ci tranquillizza almeno temporaneamente e non pregiudica la situazione fino a quando la disciplina non sia stata discussa e decisa dalla Camera.

Trascuro tutto ciò che pure sarebbe assai importante ai fini di una valutazione dell'applicazione del disegno di legge, per attenermi all'essenziale.

Vi è una situazione, circa le prospettive del bilancio ferroviario, che non può essere taciuta, su cui non si può sorvolare; essa è costituita dall'articolo 8 del disegno di legge che riserva alla manutenzione e al rinnovamento rispettivamente il 20 e il 10 per cento dei prodotti del traffico. Noi siamo d'accordo con queste cifre, che rappresentano il minimo indispensabile da destinare a fini così importanti, quale è la conservazione, in condizioni tecniche tollerabili, delle attrezzature.

Tuttavia dobbiamo avere coscienza che se la norma che andiamo ad approvare non vuole essere una ennesima « grida » manzoniana, essa deve comportare l'approvazione di una corrispondente nota di variazione allo stato di previsione già predisposto per l'esercizio 1962-63. Questo stato di previsione, infatti, stanziava per manutenzioni e rinnovi la somma di 91 miliardi, contro i 103 miliardi e mezzo che dovremmo stanziare, assumendo le previsioni degli introiti al netto dei rim-

borsi del tesoro (345 miliardi), o contro i 111,6 miliardi che deriverebbero qualora assumesimo, come a me parrebbe più giusto, le previsioni al lordo dei rimborsi (371 miliardi e 700 milioni).

Su questo importante argomento chiedo di conoscere quale sia l'orientamento che il Governo ritiene di assumere non senza precisare che non saprei approvare un orientamento che per caso non suonasse come impegno ad adeguare le previsioni.

Su un altro argomento non è possibile tacere, tanto esso è connesso — come altri oratori hanno rilevato — con il successo del piano di ammodernamento: quello che riguarda i rapporti di lavoro ed i problemi del personale e delle sue richieste, attualmente in fase di presentazione. È un problema che potrebbe apparire non pertinente al tema in discussione, mentre in realtà la pertinenza vi è, non tanto perché il personale, cioè i lavoratori, sono sempre i principali protagonisti di qualunque nuova intrapresa aziendale, e quindi anche di questa riguardante l'ammodernamento della rete, ma anche perché, almeno per due motivi specifici — l'uno di più ristretta portata, l'altro di dimensioni assai più vaste — il problema del personale è di particolare attualità.

Il motivo di più ristretta portata si riferisce, da una parte, alla necessità di adeguare urgentemente gli effettivi agli organici recentemente stabiliti e, dall'altra, all'intensificazione dell'istruzione professionale.

Mentre sull'adeguamento degli organici attendiamo di conoscere l'orientamento del Ministero, sull'istruzione professionale devo rammentare che essa rappresenta l'investimento più importante che si possa fare. Non mi risulta — a meno che io disponga di informazioni inesatte — che si pensi di destinare qualche somma all'istruzione professionale dei ferrovieri, mentre io ritengo che il programma di impiego degli 800 miliardi assolutamente non possa destinare una cifra adeguata a questo fondamentale capitolo.

L'altro motivo, di dimensioni più vaste, si riferisce alla ormai già dichiarata agitazione dei ferrovieri per miglioramenti salariali. Per la verità, le rivendicazioni avanzate per ora dal sindacato ferrovieri aderente alla C.G.I.L. sono di tre ordini: essi chiedono miglioramenti salariali, il pieno riconoscimento delle libertà sindacali e, infine, la partecipazione dei lavoratori alle scelte di investimento cui l'azienda dovrà procedere. Sono rivendicazioni che testimoniano il grado di maturità del movimento sindacale dei ferrovieri, il

quale lega, come è giusto, le richieste di incrementi salariali a quelle che, in un rinnovato clima di rapporti fra azienda e sindacati, possono assicurare un sostanziale incremento della produttività.

Ebbene, onorevole ministro, noi la esortiamo ad accogliere prontamente la richiesta dell'apertura di trattative avanzata dal sindacato ferrovieri e di evitare per tempo che lo stato di agitazione si inasprisca. Né i lavoratori organizzati sindacalmente, né noi, accetteremmo o ammetteremmo che le rivendicazioni dei ferrovieri, di carattere salariale, possano essere comunque messe in concorrenza con le esigenze di ammodernamento dell'azienda. Viceversa, ritengo che un'aperta disposizione alla discussione, manifestata fin da questo momento, oltreché impedire l'inasprimento dell'agitazione, consentirebbe anche di discutere con serenità e con intenti costruttivi la misura, i modi e i tempi della rivendicazione salariale, fermo restando che sulle altre due rivendicazioni ci pare di poter essere ottimisti, trovando esse un accoglimento *ante litteram* nel programma di questo Governo, che il caso dei ferrovieri offre l'occasione di tradurre nella realtà.

Come ho promesso, non cederò alla tentazione di dar risalto all'enorme massa di problemi che sono necessariamente sollecitati dallo stanziamento straordinario oggi in discussione.

Io credo che se questo provvedimento sarà approvato dal Parlamento ed eseguito dall'amministrazione con la coscienza che esso rappresenta una novità fra le più essenziali della nuova politica economica, esso darà i frutti che noi abbiamo il diritto di attendere da un sacrificio notevole, qual è questo stanziamento imponente che noi approviamo, sacrificio che grava sulle possibilità economiche e sulle risorse produttive del paese.

Mi permetto di ricordare che, recentemente, quando discutevo con uno dei più eminenti docenti di scienze economiche e finanziarie il programma del nuovo Governo, egli mi faceva osservare che in tutta l'impostazione del programma, egli riconosceva, nell'eventualità che il Governo avesse accettato un impegno di 1.500 miliardi per le ferrovie, uno dei più significativi elementi di scelta di una nuova politica economica, scelta che va assai al di là di questa occasione, perché è una scelta di priorità per i servizi pubblici che interrompe ed inverte una tradizione operata.

Io credo che il giudizio così espresso sia notevolmente fondato ed abbia un grande

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

valore: anche se questa parte non è l'elemento più rappresentativo di una nuova politica economica, ne è certamente uno dei più impegnativi.

Faccia il Governo che questa fiducia, che queste considerazioni che mi pare vengano da tutti i settori dell'Assemblea non vadano deluse e che queste norme vengano a sanare vecchie carenze e vecchi errori e permettano il potenziamento delle ferrovie. Ripeto, ciò che noi attendiamo è che questo provvedimento vada applicato con rigore e impegno massimi e che in ciò non sia solo impegnata l'amministrazione ferroviaria ma anche, per le connessioni che ho tentato di mettere in evidenza, tutta l'amministrazione pubblica. (*Vivi applausi a sinistra e al centro — Molte congratulazioni*).

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

BIAGGI FRANCAANTONIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi rifaccio all'esordio dell'intervento dell'onorevole Riccardo Lombardi che, senza rivendicare al suo gruppo una priorità nell'aver individuato nel problema dei trasporti un problema essenziale di struttura ormai indifferibile (e credo infatti che in questa Camera molti abbiano avuto occasione di interloquire sull'argomento), ha voluto sottolineare la necessità di una sollecita azione governativa, perché venga finalmente affrontata e risolta la questione. L'onorevole Lombardi ha pure detto di volersi sottrarre alla tentazione istintiva, in una discussione di questa natura, di sconfinare nel tema generale del servizio dei trasporti. Anch'ella, onorevole Lombardi, come accadrà a me, ha dovuto talvolta uscire dal seminato (*Interruzione del deputato Lombardi Riccardo*), perché non si può discutere di una legge come questa di tanto peso e di tanta incidenza sul bilancio dello Stato senza richiamarsi ai principali problemi connessi con il trasporto. Chiedo quindi scusa al signor Presidente ed ai colleghi se incorrerò in qualche digressione.

Ritengo, al pari dell'onorevole Lombardi, superfluo stabilire una lista di priorità. Abbiamo degli organi tecnici efficienti nella direzione delle ferrovie dello Stato e dobbiamo credere alla loro obiettività nello stabilire i criteri di scelta. Tuttavia, a garanzia di ciò, è necessario che il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato abbia un suo potere deliberante che oggi non ha e che sia svincolato da quelle che possono essere le sollecitazioni politiche. Su questo

tema di impostazione generale credo che tutti siamo d'accordo.

Vorrei ora fare qualche rilievo di carattere tecnico e qualche apprezzamento sulla giustificazione, sulle origini e sulle fonti di questo disegno di legge.

La fonte per l'impostazione di questo disegno di legge è stata il noto rapporto Longo-Saraceno-Onida, sollecitato nel 1960 dal ministro del bilancio, a documentazione della richiesta di integrazioni di bilancio per l'esercizio 1961-62 avanzata dal ministro dei trasporti. Il rapporto aveva un fine ben precisato: dare un quadro ed una spiegazione dell'effettiva situazione delle ferrovie dello Stato in quel momento. Il rapporto fu diligentemente predisposto nel giro di trenta giorni e portò a delle conclusioni di larga massima. In esse viene indicata al Governo e al ministro dei trasporti la necessità di approfondire lo studio dei dati tecnici ed economici per arrivare a risultanze più attendibili sulle cose da fare e sugli investimenti da disporre.

Viene ora da domandarsi se questo riferimento al rapporto in parola sia sufficiente. Scorrendone il testo, rileviamo che esso copre una serie di esigenze di sistemazione, di ammodernamento e di riclassamento del materiale e degli impianti. Chi conosce il vero stato delle cose nelle nostre ferrovie non può però non constatare che il rapporto è incompleto. Il servizio delle ferrovie dello Stato è un malato cronico da cento anni a questa parte. Sappiamo che purtroppo le ferrovie italiane sono, nel complesso del sistema ferroviario dell'Europa occidentale, nelle peggiori condizioni per efficienza tecnica e produttività economica. E questo non per colpa degli uomini soltanto, ma per la storia stessa e per la geografia del nostro paese. Sul problema delle ferrovie si discute, infatti, da quando esiste l'Italia unita.

Che cosa è avvenuto in questi anni di Governo repubblicano? Lo Stato è intervenuto per le misure di emergenza alla fine della guerra, per la ricostruzione rapida delle opere distrutte, per una sistemazione alla buona di quelli che erano i servizi esistenti, ma non ha potuto provvedere all'opera di potenziamento del sistema ferroviario, differendo di anno in anno, di esercizio in esercizio, quelle misure radicali che oggi finalmente si propongono.

È noto a tutti che lo stato di decadimento del materiale mobile e delle opere fisse oggi obbliga ad un recupero di ammortamento non facile. Ciò è evidentemente

la conseguenza di un mancato intervento che, se ci fosse stato, avrebbe ovviato ai guai grossi che vengono oggi posti in risalto dalla dolorosa serie di disastri ferroviari. Ma tali episodi, che non starò qui ad elencare come ha fatto qualche collega, sono il segno che la malattia di questa organizzazione è arrivata a quello che i medici chiamano lo stato esantematico. Il bubbone rappresentato da quelle sciagure colpisce l'opinione pubblica e segna l'ultima fase di un processo di grave degradazione.

Ma non è soltanto per eliminare il verificarsi di questi disastri che le ferrovie devono essere riordinate. Dobbiamo dare alla struttura delle ferrovie italiane un volto nuovo, una efficienza diversa, una struttura veramente all'altezza delle esigenze moderne del traffico, ed arrivo a dire anche all'altezza di poter reggere il confronto con le ferrovie degli altri paesi europei con noi confinanti. Se dovessimo dare l'incarico ad una eventuale commissione di studio di preparare esatti programmi e progetti per mettere i servizi ferroviari italiani in condizioni di efficienza pari a quelle dei paesi del mercato comune, credo che le cifre del rapporto Longo muterebbero di molto.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LI CAUSI

BIAGGI FRANCAANTONIO. I 1.500 miliardi che l'onorevole Lombardi vuol vedere impegnati nel corso di un decennio, proponendo che per il primo quinquennio 800, anziché 500 miliardi, vengano messi a disposizione del riordino delle ferrovie dello Stato, a mio giudizio e a giudizio di tecnici della materia, non sono sufficienti ad ottenere una sistemazione a più alto livello.

Quanto occorrerebbe? I tecnici hanno la sensazione direi quasi tattile, dell'inadeguatezza degli stanziamenti per risolvere un problema. Se volessi fare un apprezzamento sull'investimento necessario per risolvere definitivamente il problema delle ferrovie italiane al livello degli altri paesi con noi confinanti, non mi stupirei se le somme occorrenti risultassero perfino il doppio di quelle che il rapporto Longo prevede.

La mia valutazione non vuole, evidentemente, tradursi in una richiesta, ma essere soltanto un punto di riferimento che mi porta ad invitare il Governo ed il ministro dei trasporti a volere, in aggiunta a quello che è stato fatto, esperire una indagine più approfondita su quello che è il vero costo

dell'ammodernamento definitivo di tutta la rete italiana.

Il rapporto Longo non è, a mio sommosso avviso, un documento sufficiente per una sistemazione totale delle ferrovie italiane. Non lo è perché se si scorre la lista delle cose che si pensa di fare si può rilevare che molte cose sono lasciate fuori; probabilmente non si è voluto aggravare un quadro già imponente e non avvalorare il sospetto di esagerate previsioni fuori della realtà. Poiché tuttavia gli intendimenti del Governo sono quelli di affrontare *ab imis* questo tema, ritengo che la prima cosa da fare sia quella di dar incarico ad un gruppo di tecnici del Ministero, od anche esterni ad esso, di preparare uno studio completo e documentato di quello che c'è da spendere per mettere la parola fine al problema dell'ammodernamento delle ferrovie italiane, problema che, come ho detto, non è stato mai risolto da quando l'Italia si è costituita ad unità.

Vorrei a questo punto richiamare le caratteristiche del nostro paese. Se consideriamo la storia delle nostre ferrovie, vediamo che questa storia lunga e tormentata ha manifestato nei successivi sviluppi della nostra economia e delle nostre strutture gravi carenze, ed è ancor oggi legata a quella che era la originaria rete ferroviaria, predisposta alla fine del secolo scorso. Si sono eseguiti raddrizzamenti di tracciati, si sono potenziati certi servizi, però sempre con criteri settoriali e mai con una visione generale di tutto il problema.

Basti pensare, per esempio, al nostro materiale mobile. Consideriamo i carri ferroviari per trasporto merci. Sappiamo — e la relazione lo conferma — in che stato pauroso è tale materiale. In questo campo non vi è traccia di quello che la tecnica moderna dei trasporti ha ormai acquisito come strumenti normali: carri speciali per i grandi trasporti di materiale sciolto quali cemento, carbone, petrolio, vino ecc. Da noi, il materiale per trasporto merci è nelle condizioni descritte dalla relazione Longo.

A parte la deficienza numerica, sappiamo che i carri per trasporti merci sono in massima parte con cassa di legno, e mille carri ferroviari con casse di legno sono ancora in circolazione per trasporto persone! Pare impossibile che non si sia trovato il tempo e i denari per modificare questo stato di cose che ci squalifica di fronte all'opinione pubblica straniera.

Vi è inoltre una carenza nei mezzi di trazione; la unificazione delle tensioni non è

ancora completata. Va rilevato che proprio per la discontinuità nello sviluppo le nostre ferrovie hanno adottato dei sistemi di trazione elettrica da considerarsi ormai superati; ragione di indisponibilità di mezzi vietano cambiamenti in questo settore. È noto che in Svizzera, in Germania e in Austria i sistemi sono unificati nel monofase a 15 mila volts e la Francia come la Russia ha adottato sistemi di trazione assolutamente moderni a corrente alternata a 50 periodi e 25 mila volts, sistemi di cui noi non potremo valerci per molti decenni perché vorrebbe dire buttarne per aria e sovvertire tutto il sistema attualmente da noi in uso.

Sistemi di sicurezza e dei blocchi automatici: nel rapporto Longo non si parla affatto di una estensione totale del blocco automatico, che rappresenta la sicurezza assoluta, a tutta la rete ferroviaria. Ecco un'altra ragione, onorevole ministro, per cui quel rapporto non può essere preso a riferimento per la discussione di un disegno di legge come quello di cui stiamo parlando.

Devo inoltre sottolineare che gli investimenti sono la base, ma non sono tutto perché — come l'onorevole De Pasquale ha rilevato l'altro giorno — questi mezzi devono essere messi a disposizione di una organizzazione a cui bisogna far credito.

Oggi, purtroppo, il consiglio di amministrazione delle ferrovie subisce le inevitabili influenze degli organi politici. Se vogliamo effettivamente marciare sul piano della redditività dell'azienda, se vogliamo rimettere in sesto questa macchina produttiva che è al servizio dello Stato e del pubblico, dobbiamo rivedere anche il grado di autonomia del consiglio di amministrazione delle ferrovie: autonomia, sia nelle decisioni di progetto e sia anche nelle responsabilità di gestione.

Quanto più sarà efficiente l'organismo delle ferrovie dello Stato tanto più chi ne è a capo dovrà avere poteri sufficientemente ampi per decidere in ogni campo della gestione aziendale. Evidentemente, i trasporti non possono sottrarsi del tutto al sindacato politico, ma saranno direttive che gli organi politici daranno alle ferrovie dello Stato consentendo poi alla direzione dell'azienda di applicarle secondo criteri autonomi. Questo vale sia per quanto attiene il riordino delle strutture fisse, gli acquisti di materiale e la costruzione di nuove linee, sia per quanto attiene l'efficienza del personale che collabora con la direzione al buon funzionamento dell'azienda.

Penso che il riordino dell'azienda, quale lo chiedevano o come l'avevano in mente l'onorevole De Pasquale e il suo gruppo, non coincida col riordino dell'azienda secondo quei criteri liberisti di buona gestione che io ritengo maggiormente produttori.

Secondo me la soluzione del problema deve partire da una valutazione più approfondita di quanto non risulti nel rapporto più volte citato e che mi pare sia alla base della nostra discussione. Vi sono alcuni punti, infatti, ricordati dai colleghi che mi hanno preceduto, e che non sono menzionati nel rapporto Longo. Nella stima, per esempio, delle somme necessarie per compiere determinate opere, il rapporto non comprende fra queste il riordino delle ferrovie in concessione. Esse servono (e l'ho rilevato con stupore perché lo ignoravo) un numero di passeggeri corrispondente quasi alla metà dei passeggeri che si valgono delle ferrovie dello Stato. Dalle statistiche che ho sottomano risulta che, nel 1960, le ferrovie dello Stato hanno trasportato 381 milioni di passeggeri con un numero di 26 miliardi 800 milioni circa di viaggiatori-chilometro. Le ferrovie concesse all'industria privata, che hanno uno sviluppo pari a circa il 30 per cento di quello delle ferrovie dello Stato, hanno trasportato (i dati in mio possesso si limitano al 1959) circa 175 milioni di viaggiatori. Qui, evidentemente, i viaggiatori-chilometro sono di meno per la ridotta estensione della rete. È comunque certo che il numero di cittadini che viaggiano sulle linee in concessione è imponente, proprio se confrontato con il numero dei cittadini che viaggiano sulle ferrovie dello Stato. Si tratta quindi di un servizio tutt'altro che trascurabile, anche perché le reti in concessione riguardano le linee vicinali di grandi città, le linee che si inerpicano per le montagne o si addentrano profondamente nelle valli. Tutti abbiamo conoscenza di queste linee: in molti casi esse sono il solo mezzo di trasporto in grado di funzionare là dove le strade sono spesso impraticabili.

Senza dubbio la rete in concessione assolve a un essenziale e delicatissimo servizio pubblico.

Vorrei fare ora una digressione. Si rivendica, almeno da parte della sinistra, la soppressione delle concessioni per accentrare il servizio nelle mani dello Stato. Con tutta la carne che abbiamo al fuoco, non so se questa sia la soluzione migliore. In ogni caso non credo che l'acquisizione da parte dello Stato di reti in concessione turbi i sonni

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

degli attuali gestori privati. Infatti, perché si danno le linee in concessione? La risposta è che la gestione privata è meno costosa di quella statale.

ANGELINO. E le sovvenzioni?

BIAGGI FRANCAANTONIO. Le sovvenzioni rappresentano un costo assai minore di quello della gestione statale.

È pertanto comune allo Stato ed ai privati il problema del riclassamento, dell'ammodernamento e della trasformazione della rete in concessione. Il problema va affrontato. Questo traffico periferico, che è a disposizione soprattutto della gente che lavora, deve essere soddisfatto allo stesso modo del traffico internazionale. A questo proposito, il riclassamento e l'ammodernamento soprattutto del materiale mobile sono esigenze inderogabili.

Il discorso si riallaccia qui ad alcune considerazioni fatte dall'onorevole Lombardi. Cosa è successo per le linee in concessione? Dove esse sono troppo lente o troppo vecchie o inefficienti si è permesso ai gestori di integrare le linee con concessioni automobilistiche. Questa delle concessioni automobilistiche è una misura che ha risolto in parte il problema, ma non lo ha risolto alla radice. Perché, se il traffico automobilistico consente la soppressione della ferrovia, evidentemente si sopprime la ferrovia. Ma vi sono alcuni casi in cui il traffico automobilistico, istituito a integrazione di quello ferroviario, ha aggiunto ingorgo ad ingorgo su strade assolutamente insufficienti a contenere un traffico così aumentato, come si sta verificando specialmente in certe zone di montagna.

Il traffico ferroviario in concessione deve essere affrontato ed esaminato per intero nel quadro della legge per l'ammodernamento ferroviario. Le ferrovie in concessione hanno avuto una serie di sovvenzioni in base alla legge 2 agosto 1952, n. 221, modificata dalla legge 2 marzo 1958, n. 237. L'ammodernamento delle ferrovie per una lunghezza di cinquemila chilometri è stato promosso con un fondo a suo tempo stanziato di circa 18 miliardi, che sono stati utilizzati, ma non sono stati sufficienti a completarlo. Si parla di cifre molto più ingenti. Mi astengo dal farne perché si può sbagliare negli apprezzamenti di decine di miliardi; conviene però che nel bilancio finale vi sia anche questa appostazione.

Non è questa la sede per affrontare problemi di carattere generale, ma viene da sé il richiamo al problema del trasporto su strada e del suo coordinamento con il traffico su rotaia. Si parla tanto male dell'industria privata, la si accusa di aver preso la mano allo

Stato e di esercitare una concorrenza del tutto sleale ai servizi pubblici statali. Anche l'onorevole Lombardi ne ha fatto cenno. Vorrei ricordare, però, che il trasporto di persone e merci su strada si è sviluppato proprio in conseguenza delle carenze del servizio ferroviario nell'immediato dopoguerra.

L'iniziativa privata è stata incoraggiata a suo tempo dallo Stato a sostituirsi nei servizi ferroviari poiché era più pronta, più elastica, più intraprendente della burocrazia statale. Ha supplito alla carenza così bene ed efficientemente da far credere per qualche anno che l'esame e la soluzione del problema ferroviario potessero essere accantonati e rinviati a tempi migliori. Le persone e le merci avevano trovato chi le trasportava bene e presto, ai costi fissati dallo Stato.

Oggi, se lo Stato e gli enti pubblici vogliono riprendere in mano, come pare, le concessioni di autolinee, credo che occorra riflettere bene sulle conseguenze e le implicazioni di una simile trasformazione. Occorrerebbe sostituirsi ad una miriade di concessionari, realizzando prima un sistema di organizzazione capace di rimpiazzare le singole organizzazioni delle molteplici aziende private. È un problema complesso, e la sua soluzione sarà positiva solo ove lo si affronti radicalmente.

Mi pare, signor ministro, che al riguardo abbiamo avuto un esempio: se sbaglio, mi corregga. Fu istituita una linea automobilistica servita da autopullmann, gestita dalle ferrovie dello Stato, che doveva fare il periplo d'Italia, di cui non ho più sentito parlare. Non so se essa continui a funzionare e come funzioni, se ha assolto a quelli che erano gli scopi che si erano ripromessi coloro che l'avevano istituita.

Comunque, il servizio su strada si può trasformare in servizio pubblico, ma bisogna procedere con cautela ed estrema attenzione.

Vi è un altro punto da considerare: i trasporti di merci su strada. Nel 1959 sono intervenuto alla Camera su questo tema, segnalando quali erano le carenze del servizio ferroviario e quali, secondo me, dovevano essere le provvidenze da introdurre nel sistema commerciale e tariffario ed in fatto di assistenza al cliente. Mi rendevo però conto che non si trattava soltanto di una questione di tariffe, di merci o di tipi di mezzi di trasporto; bensì di un problema molto più complesso, che coinvolge l'intero sistema ferroviario.

Voglio ricordare su questo tema alcuni dati significativi, concernenti la ripartizione del traffico merci tra ferrovia, strada e vie d'acqua. Da queste indicazioni risulta che in Italia il traffico merci su rotaia (misurato in tonnellate-chilometro) assorbe poco più di 14 miliardi, cioè il 28 per cento del traffico totale, mentre il 71 per cento circa del traffico merci è affidato alla strada. In Francia le ferrovie assorbono il 60 per cento del traffico merci, l'11 per cento viene svolto dalle vie d'acqua, e il 29 per cento dalla strada. In Germania il 43 per cento è riservato alle ferrovie, il 28 per cento alla strada e il 29 per cento alle vie d'acqua.

Queste cifre (che evidentemente devono essere prese *cum grano salis* per la difficoltà di fare paragoni fra paesi a struttura così diversa: basti pensare a una Germania percorsa dal Reno, a una Francia attraversata dal Rodano e da diverse vie d'acqua, avente poi una configurazione molto compatta, una orografia completamente diversa dalla nostra) stanno comunque ad indicare che, per quanto riguarda il traffico merci, ci troviamo in una situazione preoccupante.

Non voglio ripetere le considerazioni fatte nel 1959; gli uffici tecnici delle ferrovie dello Stato conoscono bene la situazione, sanno quali sono i provvedimenti da adottare, quale la sperequazione che oggi consente agli autotrasportatori di merci di fare concorrenza alle ferrovie dello Stato.

Ma un esame di coscienza va fatto, e va fatto soprattutto nel senso che il cliente deve essere trattato secondo una sensibilità commerciale, che le ferrovie dello Stato forse non avevano quando possedevano il monopolio dei trasporti. È certo che la concorrenza del trasportatore privato ha posto all'organizzazione delle ferrovie dello Stato dei problemi nuovi. Pertanto, non mi pare estraneo al discorso che sto facendo su questo provvedimento, che mira al potenziamento del sistema ferroviario, un accenno al particolare aspetto dei trasporti ferroviari delle merci.

Ripeto quello che avevo già accennato prima, e cioè che la questione dei carri speciali per il trasporto di merci varie deve essere risolta; e si può risolverla, per esempio, ricorrendo all'industria privata che sia concessionaria di carri speciali. Però, anche qui vi è un problema che deve essere discusso con le società concessionarie per il trasporto di grossi quantitativi di merci come il vino, il cemento, il petrolio, eccetera; pare infatti che le condizioni che oggi vengono ad esse imposte siano tali da scoraggiare

gli investimenti di quel tipo. Se questo tema venisse affrontato con una nuova visione, potremmo probabilmente fare concorrere anche i privati alla messa in esercizio ed in circolazione di carri speciali per il trasporto merci.

Vengo, ora, al tema del personale. Tutti sappiamo che il male delle ferrovie è lo stesso male di tutte le amministrazioni dello Stato. I tecnici migliori, inadeguatamente trattati, è soltanto per vocazione, per fedeltà ad una tradizione, per attaccamento al servizio dello Stato che spesso restano nei ranghi dell'amministrazione. Così i quadri si assottigliano mentre, se il piano di potenziamento deve essere accelerato, bisogna provvedere con qualunque mezzo a rinsanguararli, a restituire il coraggio a questi funzionari di ogni ordine e grado. Perché, dai discorsi che si raccolgono parlando con funzionari delle ferrovie dello Stato, specialmente con quelli che da lunghi anni prestano la loro opera al servizio dell'azienda, si riceve l'impressione che qualche cosa, in quello che era il tipico e caratteristico spirito di corpo dei ferrovieri di Italia, qualche cosa si è determinato. Vi sono rilassamenti nella stessa disciplina, divagazioni di interessi al di fuori di quello che è il compito affidato ai ferrovieri, tanto che, a parte il giudizio della magistratura, alcuni grossi inconvenienti verificatisi negli ultimi tempi hanno avuto certo per concausa anche la distrazione, la disattenzione, la stanchezza, giova riconoscerlo, del personale ferroviario. Queste cose non succedevano in passato; il personale aveva una sua divisa non disgiunta da ambizione nell'esplicamento delle proprie funzioni. E credo, signor ministro, che le sollecitazioni che le sono venute da quella parte (*Indica l'estrema sinistra*) debbano essere valutate con molta prudenza, perché l'azienda di Stato deve funzionare in termini rigorosamente conformi alle regole dell'economia, salvo, naturalmente, le integrazioni derivanti dal fatto che la gestione ferroviaria è un servizio con tariffe ridotte, sia per il trasporto passeggeri, sia per il trasporto merci. Ciò del resto è insito nel principio per cui determinate attività dell'amministrazione dello Stato, anche se passive, devono essere mantenute per ragioni superiori di politica generale dello Stato. Ciò nonostante, vi devono essere dei limiti oltre i quali non si deve consentire di andare, soprattutto al fine di mantenere la disciplina e la giustizia nei vari ranghi del personale alle dipendenze delle ferrovie dello Stato.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

È quindi, quello che è stato proposto, un tema delicato e mi permetto di esprimere su di esso il mio modesto avviso, e cioè che non bisogna cedere a richieste puramente demagogiche. Occorre dare credito ai capi dell'azienda che sanno esattamente come si deve condurre e risolvere il problema del personale ferroviario, e non indulgere alle irragionevoli sollecitazioni dei sindacati.

Ancora un punto del provvedimento — e mi avvio a concludere — non mi riesce del tutto chiaro: la questione dei tempi tecnici. Anche qui ho ascoltato con molto interesse quello che ha detto l'onorevole Lombardi. L'articolo 7 stabilisce che al Mezzogiorno ed alle industrie meridionali devono essere riservati i quattro decimi delle forniture e lavorazioni del piano. Se per «forniture e lavorazioni» si intendono le aggiudicazioni all'industria meridionale ed insulare di tutto quello che è il materiale rotabile (vetture, rotaie, cemento, ecc.), siamo d'accordo; se invece il testo significa qualcosa d'altro (che non è detto ma che potrebbe essere implicito tra le righe), se si intende cioè che i quattro decimi devono essere quelli degli investimenti, allora bisogna far presente che questo vincolo lega le mani all'azienda delle ferrovie dello Stato per le sue determinazioni circa la priorità da darsi a questo piuttosto che a quel lavoro in funzione dell'urgenza e della redditività dell'azienda.

Non sembri questa una obiezione peregrina. Se accogliamo l'invito dell'onorevole Riccardo Lombardi di stabilire una obiectiva progressione o precedenza nell'ordine dei lavori, l'interpretazione dell'articolo 7 deve essere restrittiva. L'amministrazione delle ferrovie deve poter scegliere in base ai reali bisogni. Non ci sono in questo campo bisogni che soddisfano di più le necessità di una zona piuttosto che quelle di un'altra zona d'Italia: soddisfano all'economia generale del paese. Basti citare il rafforzamento delle linee di valico che interessano tutta l'Italia e non soltanto le zone finitime al valico stesso. Su questo punto, signor ministro, richiamo la sua cortese attenzione.

Sul provvedimento non vi sarebbe altro da aggiungere. Se si tratta di fare un piano di 1.500 miliardi in dieci anni, l'importante è di risolvere il problema finanziario, che non è da prendere alla leggera. Non credo però che esso debba risolversi con quelle misure di coercizione del mercato finanziario che sono state adombrate come necessarie per svolgere una politica di piano in tema di ferrovie. Noi liberali, che sulla politica

del piano abbiamo nostre precise posizioni, in questo specifico campo siamo d'accordo che una tale politica debba farsi perché si tratta di svolgere e di potenziare un servizio pubblico di essenziale interesse per lo sviluppo della nostra economia, per la soddisfazione della nostra gente, per incoraggiare il turismo, per mettere l'Italia anche in questo settore a un livello comparativo che non ci faccia sfigurare di fronte agli altri paesi del mercato comune ed ai paesi che ci circondano, convinti come siamo della necessità di concorrere sempre più attivamente al rafforzamento di questo sistema economico, civile e politico, oggi e domani. (*Applausi*).

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

SORGI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge che stiamo discutendo è indice notevole e, nello stesso tempo, frutto della maturazione di una nuova sensibilità della coscienza politica ed economica nazionale sui problemi ferroviari. Gli studi di esperti, le richieste di economisti, i ricorrenti dibattiti parlamentari, purtroppo anche alcune tragiche manifestazioni di una condizione di logoramento delle nostre ferrovie, da qualche anno si stanno associando alla obiettiva pressione, che sui servizi del traffico esercita il crescente movimento di merci e viaggiatori di una società in evidente progresso, e stanno portando su un piano di assoluto rilievo nella vita nazionale il problema di una moderna politica dei trasporti e, in questo quadro, il problema di una moderna politica ferroviaria.

Questo avviene non soltanto in riferimento al problema della sicurezza, che è adatto per sua stessa natura ad impressionare di più l'opinione pubblica, ma anche per l'intensificata mobilità territoriale di tutti i ceti della società italiana, specialmente di grosse masse di lavoratori, i quali manifestano un promettente interesse turistico e, soprattutto, danno un notevole contributo al movimento ferroviario per l'ancora intensa emigrazione sia interna, sia diretta verso l'estero. Ma il crescente rilievo di problemi ferroviari va anche considerato in stretta connessione con i fenomeni economici in genere e, in particolare, con il risveglio delle zone depresse e col nuovo generale ritmo di sviluppo economico. Nonostante, infatti, l'affermarsi di tanti altri mezzi di trasporto, mi pare che sia in atto una rivalutazione del ruolo assolutamente insostituibile, che in una moderna economia è svolto dalla rete ferroviaria, ruolo che le

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

aree di recente avvio alla industrializzazione cominciano ad avvertire appena adesso.

Ritengo doveroso notare che questo processo di rivalutazione delle ferrovie ha trovato il suo punto di maturazione nella comprensione del terzo Governo Fanfani e nella sensibilità e operosità dell'allora ministro Spataro, il cui nome è legato ai lavori della commissione di esperti e alla presentazione del disegno di legge che stiamo discutendo. La discussione preparatoria è stata già svolta sotto il precedente Governo e sta avviandosi ad una conclusione con questo quarto Governo Fanfani e con il nuovo ministro, affermando la necessità di una dilatazione di investimenti e di scopi da conseguire, se sono vere le voci che circolano, con l'accorciamento dei tempi di attuazione. Tale attuazione è ormai già definita nella sua prima fase ed ha una concreta previsione anche per il suo secondo tempo, in accoglimento integrale dei suggerimenti della commissione Longo-Saraceno-Onida.

In questo mio intervento, anche se intendo sottolineare soprattutto il ruolo economico di una politica ferroviaria, non desidero trascurare il problema della sicurezza del traffico ferroviario. È in tutti vivo il ricordo delle sciagure, che in questi ultimi tempi hanno aumentato il loro tragico ritmo, come drammatiche denunce di uno stato di logoramento sia degli impianti fissi sia del materiale rotabile, del quale mi pare di aver sentito che una parte avrebbe un'età che si aggira sui quarant'anni. Il sapere che l'avanzato invecchiamento delle ferrovie italiane naturalmente aumenta le probabilità di incidenti, ci deve impegnare ad accelerare i nostri programmi di rinnovamento, tanto più urgenti in quanto il naturale ciclo di ammortamento del materiale ferroviario non è stato in gran parte rispettato nelle sue dimensioni di sicurezza per gli arretrati di rinnovi e perfino di manutenzione del periodo post-bellico. Non si dimentichi che in tutti gli Stati d'Europa sono stati attuati grandiosi programmi di rinnovo negli anni del dopoguerra con stanziamenti notevoli, per avere un servizio moderno, un servizio adeguato alle necessità in continua dilatazione per i sempre nuovi volumi di viaggiatori e per i mercati sempre più attivi ed a raggio ormai continentale.

Ma, considerando un'altra causa degli incidenti — i passaggi a livello — bisogna ribadire la necessità di considerare superato il vecchio sistema di incontro della rete ferroviaria con la rete stradale. Pensando al traffico in continua crescita, si avverte quanto sia grave ora e quanto ancora più grave sarà in futuro

il disturbo dei 16.400 passaggi a livello, che crivellano tutto il sistema dei trasporti italiani. Sono 16.400 punti di frizione da eliminare, specialmente quelli in condizioni di particolare pericolosità (passaggi prossimi a curve, con dosso molto accentuato, con visibilità scarsa).

Infine è da notare che, in qualche caso, ad alcuni incidenti hanno concorso alcune deficienze di sorveglianza. Sono casi in cui ambedue gli aspetti hanno un volto umano; ma ciò non può impedire di auspicare che in tale azione di sorveglianza si adottino servizi di tipo meno familiare e di timbro più moderno, anche se comportassero spese maggiori. Sembra che stiano dando buona prova alcuni sistemi automatici. Ritengo però che si debba ugualmente tendere alla soluzione totale, che è rappresentata dalla sostituzione dei passaggi a livello con sottopassaggi o cavalcavia. Tornando all'aspetto economico del problema, ritengo che il contenuto, i fini, gli strumenti di una politica dei trasporti, e delle ferrovie in particolare, dovrebbero essere precisati nel quadro di una programmazione generale di sviluppo, di cui i trasporti stessi costituiscono una parte integrante, uno degli strumenti fondamentali. E la rilevanza della funzione economica delle ferrovie si accentua per il fatto che il quadro di una politica generale di sviluppo si allarga ancora, quando si pensi ai problemi posti dall'inserimento della nostra economia nel più vasto campo dell'economia del M. E. C. e dell'intera Europa.

Naturalmente l'attesa di un piano non deve indurci a star fermi: dobbiamo operare, come stiamo operando, per affrontare i problemi che urgono, senza rimaner seduti. Nello stesso tempo però non dobbiamo dimenticare che essi si inquadrano in una realtà più vasta ed in movimento e che dovranno trovar posto in un programma di sviluppo per un mercato nazionale ed europeo, di cui, anche se non sono chiari ancora i particolari, tuttavia si hanno già tanti elementi indicativi.

Nel prendere questi provvedimenti che sono per loro natura settoriali, anche se a tutt'oggi ci sfuggono i particolari tecnici di un programma completo, ci deve ugualmente aiutare l'aver un'anima dilatata su orizzonti più vasti. Ciò dona al nostro operare quel respiro più ampio che allarga la visione dei problemi particolari, previene (anche per intuito e per intensiva utilizzazione dei pochi elementi disponibili) almeno alcuni aspetti del futuro e ci proietta verso un domani più esteso ed impegnativo. Né bisogna dimenticare — come ci insegnano certi superamenti di pur

coraggiosi schemi previsionali di questi verdissimi anni — che spesso nel loro cammino i popoli vanno incontro ad un domani anche più esteso ed impegnativo di quanto lo avessero prefigurato previsioni profondamente pensate.

Ora abbiamo davanti a noi il piano decennale, che è venuto a conclusione degli studi della commissione Longo-Saraceno-Onida, piano di cui tutti parlano e che ha incontrato approvazioni, riserve, incoraggiamenti al completamento. Di questo piano mi preme far notare un aspetto: le spese previste per il decennio 1962-71 sono divise in spese di ri-classamento e in spese di potenziamento. Ognuna di queste voci è divisa secondo la destinazione per impianti fissi e per materiale rotabile. Queste voci sono ancora suddivise secondo che si tratti della rete fondamentale, della rete complementare e di quella a scarso traffico. Riunendo i vari tipi di spesa, per la rete a scarso traffico, nel complesso dei 1.500 miliardi previsti nello studio Longo, si arriva alla somma di 118 miliardi. Ciò significa che appena la tredicesima parte dell'intera somma viene spesa per una rete la cui lunghezza rappresenta la terza parte della rete nazionale. C'è un'evidente sproporzione. Ma è chiaro che questa è una indicazione. È l'indicazione di una scelta già fatta dalla commissione a danno delle linee a scarso traffico, i famosi « rami secchi », di cui si parla da tempo. È un argomento che è diventato ormai tradizionale nelle discussioni di bilancio, nelle pubblicazioni e nei commenti che si fanno intorno ai problemi ferroviari. È un peso che il bilancio del Ministero dei trasporti non intende sopportare. È un peso che viene rappresentato come un peso dell'intera economia nazionale. Se ne parla come di una pura passività, indicandola al severo giudizio della opinione pubblica, la quale ricorrentemente lancia il suo grido di allarme denunciando i *deficit* enormi dell'azienda statale delle ferrovie. In tal modo si è giunti all'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, che precisa come per linee a scarso traffico si intendono quelle che abbiano indice di gestione o di passività superiore a tre, in cui cioè le spese superino di tre volte le entrate. Tale articolo indica contemporaneamente una scelta da compiere: ove sussistano « riconosciuti motivi economici e sociali di interesse generale » o « riguardanti la difesa dello Stato », queste linee vanno mantenute e sovvenzionate. Se invece tali motivi non vi sono, è chiaramente adombrato l'altro corno del dilemma: non è detto, ma è evidente che

bisogna procedere alla soppressione delle linee.

In questi anni ogni tanto sono corse voci ed indiscrezioni, con conseguenti agitazioni degli enti locali, discussioni sulla stampa, pressioni di parlamentari. In ogni bilancio si rinnovano gli ordini del giorno di vari parlamentari, ognuno dei quali chiede per la propria zona che si scongiuri il pericolo di soppressione di questa o di quell'altra linea. Vengono dal Ministero delle risposte, che naturalmente e necessariamente non possono essere precise. Sono in genere vaghe, dilatorie, con assicurazioni di vario genere. In qualche caso si risponde: per i passeggeri il traffico forse sarà abolito, ma rimarrà invece la linea per il trasporto merci. Ad ogni modo ritengo di dover fare alcune considerazioni sull'argomento, proprio in questa sede, perché la legge in discussione ha il compito di impostare la politica ferroviaria del paese. È stato già notato che il disegno di legge, anche se si riferisce al piano studiato dalla commissione suaccennata, tuttavia non contiene indicazioni precise sulla utilizzazione della parte dei fondi, che è impegnata nella prima fase. Tali indicazioni sono deferite ai programmi dei tecnici ed alle decisioni ministeriali. Proprio in vista di ciò, io chiedo che in tale sede di attuazione pratica, di impegno concreto delle somme si tengano presenti le osservazioni che cerco di esporre.

Il ragionamento condotto intorno ai « rami secchi » viene presentato come un ragionamento economico. Si giudica infatti antieconomico il permanere nella rete nazionale di queste linee a scarso traffico e con gestione assolutamente in perdita.

A mio modesto parere, questa impostazione è economica soltanto in base ad una visione parziale. È economica solo in apparenza. La soluzione soppressiva, infatti, sarebbe economica soltanto per l'azienda delle ferrovie dello Stato. Impostato da quest'angolo visuale, il ragionamento è esatto. Ma domandiamoci se questa soluzione soppressiva sia ugualmente economica per il complesso dei fenomeni socio-economici delle zone interessate, al cui incipiente processo di industrializzazione si viene a togliere un servizio così fondamentale. Domandiamoci se sia questa soluzione ugualmente economica per l'interesse generale dello sviluppo economico della nostra nazione, che tra i suoi obiettivi principali ha ormai acquisito quello del superamento degli squilibri zonalì. E l'interrogativo sulla economicità di simile politica soppressiva acquista enorme rilevanza in

riferimento alle dimensioni della zona che ne sarebbe interessata.

Le linee a scarso traffico infatti hanno una lunghezza di 5.214 chilometri, di cui 2.838 nel centro-nord e 2.376 nel sud. Nel complesso rappresentano un terzo dell'intera rete nazionale. Però, ecco la rilevazione che dobbiamo fare insieme: per il centro-nord le linee a scarso traffico rappresentano appena il 17 per cento della rete, mentre per il sud esse rappresentano ben il 45 per cento dell'intera rete ferroviaria meridionale.

Ora, vi è da porre questa domanda all'onorevole ministro dei trasporti, a tutto il Governo, all'intera comunità nazionale, ai tecnici e studiosi che queste proposte hanno fatto ed ai funzionari del Ministero dei trasporti: in questa fase iniziale di sviluppo del sud, mentre l'intera economia nazionale sollecita dal sud un più attivo apporto al progresso generale, è un atto economicamente produttivo per la stessa economia generale strozzare la già ansimante economia meridionale, trascinarsi dietro un sud ancora più appesantito dallo smantellamento di quasi metà della sua rete ferroviaria?

Mi pare che tutto ciò ammonisca a rifuggire da un impostazione del problema, che alla fine potrebbe rivelarsi come un'impostazione a corto respiro, semplicistica, economica solo in apparenza, se è vero che andrebbe a togliere al sud uno strumento di sviluppo autonomo.

Ma andiamo a riesaminare l'articolo 3 della legge sopra citata e a precisare che cosa possano significare quei termini: « motivi economici e sociali di interesse generale », il cui riconoscimento comporta la permanenza delle linee, anche se passive.

Queste linee servono tutte zone povere del centro-nord e del sud. Servono le zone più povere. Gli interessi di tali zone non sono interessi locali da disprezzare all'insegna di un'ingiusta accusa di campanilismo o di visione angusta delle cose. La mentalità moderna più attuale e più aggiornata degli studiosi di economia è arrivata finalmente (dico finalmente e lo sottolineo) a questa conclusione: che cioè è interesse generale dello sviluppo economico nazionale il superamento degli squilibri zonalì.

Ora, queste cose, noi, che pure non siamo tecnici dell'economia, le dicevamo già da anni. Fra le nostre popolazioni vi è un proverbio: ne sa più il patito che il saputo (non so se anche dalle sue parti si dica così, onorevole ministro). Certo non tutti possiamo essere « saputi » per avere fatto studi moderni

di economia. Ma una certa preparazione ce la siamo data per operare dignitosamente nella vita politica. A questo po' di preparazione noi dell'Italia meridionale aggiungiamo il vivere personalmente, sulla nostra viva carne, per esperienza diretta, il dramma di certi problemi. Perciò riteniamo di avere di questi fenomeni una conoscenza più viva e in un certo senso più intuitiva di quella che possono avere certi nostri illustri amici, senza dubbio studiosi e degni di ammirazione e di stima, che però vedono questi problemi da lontano e stando a tavolino.

Che fosse interesse generale di superare gli squilibri zonalì lo dicevamo da anni. Questo però è diventato un dogma economico solo oggi che l'hanno capito e proclamato i più illustri economisti. Mi permetto di dire che noi affermiamo la stessa cosa anche in questo argomento, che oggi ci riguarda, della necessità economica di non impoverire maggiormente le già povere zone che attualmente non riescono ad alimentare i traffici di certe linee ferroviarie. E tale necessità l'affermo, lo ripeto, nell'interesse generale. Lavoriamo e camminiamo in cordata, noi tutti componenti di una comunità nazionale. Il ritardo di alcuni provoca un ritardo dell'intera cordata. E i problemi di alcuni sono di tutta la comunità nazionale. In nome di questa solidarietà che è nelle cose, anche se non sempre riusciamo ad averla negli spiriti, mi permetto di dire: non sottovalutate queste nostre considerazioni! Questa preghiera è rivolta ai tecnici, agli economisti, agli studiosi, ed anche ai dirigenti delle ferrovie dello Stato. Essi da tempo propugnano questa tesi e cercano di portarla avanti con ragionamenti che dal loro punto di vista sono senza dubbio obiettivi.

Desidero che in queste mie parole non si veda nemmeno l'ombra di una critica o di un mancato riconoscimento del valore profondo di questi funzionari ministeriali, sulla cui collaborazione si regge tutta l'opera di aggiornamento e di ammodernamento che qualunque ministero od organo politico voglia fare. Le parole di un politico rimangono parole, se non c'è la collaborazione attiva, intelligente, affettuosa, concreta degli organi burocratici. Riconosco le loro funzioni in tutta la loro ampiezza. Né voglio minimamente negare l'autorità degli esperti. Ci mancherebbe altro!

Mi permetto però di rilevare un giudizio che il professor Saraceno, che pure ha fatto parte della commissione, ha dato scrivendo l'articolo « Un secolo di politica per il Mezzo-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

giorno » sulla rivista *Mercurio* (n. 1, gennaio 1962), riportato dalle *Informazioni Svimez*, nn. 4-5 del 24 gennaio 1962. Mi permetto cioè di confrontare Saraceno con Saraceno stesso, riportando il suo giudizio sull'influenza che un'errata impostazione di politica ferroviaria, già dall'alba dell'unità nazionale, ha avuto sullo sviluppo dell'economia italiana, o, meglio, sull'aumento dello squilibrio economico fra nord e sud. Egli parla di « diversi effetti sfavorevoli per l'economia meridionale a causa dei criteri seguiti nelle misure di coordinamento e sviluppo del sistema delle comunicazioni, nella riorganizzazione delle finanze dei comuni, nell'unificazione del debito pubblico, nelle leggi fiscali, nella liberazione della proprietà ecclesiastica e, infine e soprattutto, nella politica ferroviaria e in quella doganale ». E continua: « I grandi gruppi ferroviari del tempo, infatti, si preoccuparono quasi esclusivamente di collegare i mercati meridionali coi centri produttivi del nord; ciò che espone i deboli produttori del sud ad una concorrenza insostenibile ». Prescindendo dal particolare effetto che in quelle condizioni storiche ed economiche si andava a produrre, rimane il fatto fondamentale dell'errata o deformata visione della politica ferroviaria che, secondo l'illustre autore professor Saraceno, ha influito negativamente, nel corso dei 100 anni dell'unità d'Italia, sullo sviluppo dell'Italia meridionale.

Ora, nel caso delle linee a scarso traffico ci troviamo davanti ad una impostazione non certo parziale per motivi individualistici, come potevano farla i grossi gruppi ferroviari di cento anni fa, ma ugualmente molto parziale, come può capitare ad una particolare amministrazione dello Stato che si rinchioda nell'ambito del proprio bilancio. Possiamo per questo compromettere ancora l'ulteriore sviluppo dell'Italia meridionale? Possiamo far permanere questo stato di inferiorità dell'economia meridionale che con le sue deficienze rallenta tutto il ritmo dell'economia nazionale? La politica ferroviaria del passato fu uno dei principali elementi di squilibrio.

Il Governo e la comunità nazionale non impostino una politica ferroviaria ugualmente sbagliata. Potrebbero accettare la soluzione soppressiva solo dopo che avessero maturato per sé e per l'opinione pubblica il convincimento che sopprimere il 45 per cento della rete ferroviaria del sud, significa aiutare lo sviluppo economico del meridione. Ma se non si arriva a questo convincimento,

altri sono i rimedi da studiare per affrontare il problema dei « rami secchi ».

Intanto avviene che nell'Italia meridionale sorgono nuove industrie, si creano zone industriali sulla fascia costiera e verso l'interno, con la necessità di comunicare anche con l'estero. Le zone dell'interno sono accidentate, scarsamente servite dalla stessa viabilità ordinaria; e per esse qualche volta le comunicazioni ferroviarie rappresentano una evasione a certi blocchi invernali dovuti a frane e alla neve. Nessuno si meraviglia se dico che solo ora, col nascere delle prime piccole industrie nelle zone appenniniche, noi del centro-sud stiamo scoprendo il ruolo della ferrovia in una economia che abbia scambi intensi.

Se la sente il Governo di non riconoscere la funzione economica e sociale di certe linee? Se la sentono i tecnici delle ferrovie di assumersi la responsabilità di smantellare un servizio così fondamentale per l'intera economia meridionale?

Io ritengo piuttosto che si debbano assumere provvedimenti positivi, non soppressivi. Occorre anzitutto tutelare le linee ferroviarie da certe concorrenze. Non parlo della concorrenza di gruppi privati; questo problema non esiste. Bisogna tutelare le ferrovie dello Stato da una concorrenza statale: dalla concorrenza dell'Istituto nazionale trasporti. In certe zone che io conosco le autolinee dell'I.N.T. fanno una concorrenza sleale alla ferrovia per toglierle i clienti. Vi sono autolinee che invece di scaglionare le proprie corse durante la giornata per alternarsi con le corse dei treni e così moltiplicare i servizi per le popolazioni, preferiscono creare dei doppioni, partendo un minuto prima o un minuto dopo il treno, per collegare alcuni nodi importanti, come ad esempio Ancona e Pescara, con zone interne, come Teramo ed Ascoli Piceno. Questo avviene ad opera dell'I.N.T. con l'autorizzazione degli organi dello Stato.

È possibile che si assista indifferenti a questa strana concorrenza? Sono state presentate interrogazioni, si è scritto sui giornali, sono state elevate proteste dagli enti locali; ma dal Ministero non si riesce ad avere una risposta ed un'azione soddisfacenti.

Si dice da molte parti di sopprimere le linee a scarso traffico e di affidarle all'I.N.T. È detto anche nella relazione Armato. Evidentemente i funzionari delle ferrovie contano su un minor costo della gestione dell'I.N.T. Ma uno degli elementi determinanti di questo minor costo è il trattamento asso-

lutamente inferiore che si fa al personale dell'I.N.T. in confronto a quello riservato ai dipendenti delle ferrovie dello Stato. Se si giunge ad una equiparazione di trattamento, oltre ad assicurare dei salari più giusti, si potrà fare dei costi una valutazione più obiettiva.

Ma soprattutto bisogna ammodernare i servizi nelle linee di scarso traffico. È per questo che esprimo la mia insoddisfazione per l'aliquota troppo ristretta riservata a queste linee nel piano indicato dalla Commissione. Sono intervenuto su questo argomento anche in sede di bilancio. Da qualche amico è stato detto che le popolazioni, quando non frequentano più le linee a scarso traffico, hanno già fatto una scelta a favore delle autolinee.

Ho detto e mi permetto di ripetere che ciò non è vero, poiché le popolazioni sono state costrette a fare questa scelta. Quando vi sono orari non ben collegati fra le stazioni principali e quelle secondarie; quando il servizio ferroviario non si innesta in tutto il complesso di autolinee fra il capoluogo e i comuni periferici; quando i tempi di percorrenza sono più lunghi che non nell'anteguerra; quando vi sono carrozze troppo decrepite; quando i servizi in certi casi sono stati peggiorati, togliendo certe carrozze dirette che esistevano prima della guerra; quando vi sono ponti non ben ricostruiti che costringono i treni al rallentamento e non sopportano pesi oltre un certo limite, rendendo più complicato tutto il traffico, sia delle merci sia dei viaggiatori; quando esiste tutto questo, come volete che le popolazioni siano incoraggiate a scegliere la ferrovia? Preferiscono le autolinee le quali sono autorizzate a fare la concorrenza che dicevo e sulle quali la stessa amministrazione delle ferrovie comincia a riversare anche il trasporto del proprio collettame, denunciando con ciò un preciso disegno, inteso ad aggravare la passività di quelle linee ferrate di cui si vuole dimostrare ad ogni costo la necessità della condanna a morte.

Bisogna invece fare qualcosa per diminuire i costi di gestione di queste linee a scarso traffico. Occorre razionalizzare l'organizzazione, sia usando gli accorgimenti sopra indicati per incoraggiare un maggiore afflusso di viaggiatori, sia individuando tante passività che potrebbero essere eliminate, utilizzando meglio il personale e impiegando materiale rotabile più adatto. Si ripeta, ad esempio, ciò che forse per rispetto alla memoria di Giolitti, si è fatto a Dronero dove

è stato istituito il servizio detto « a navetta », con automotrici leggere, e pochissimo personale, che percorrono lo stesso tratto diverse volte al giorno, a intervalli fissi, con pochissima spesa. Ciò dimostra che si può arrivare a dei servizi più snelli. Attualmente l'amministrazione ferroviaria mi pare che non si muova. Nulla sta facendo per diminuire il passivo di queste linee. Si è seduta, in attesa che la passività giunga ad un punto tale, da costringere necessariamente ad operare la soppressione. A nome di queste popolazioni, che rappresentano la metà del sud, e le zone più povere del centro-nord, ritengo di dovere esortare l'azienda ferroviaria a porre in opera tutti gli accorgimenti possibili per far risalire il servizio ferroviario, in genere, e quello dei « rami secchi » in particolare, nella stima, nella fiducia e nell'uso delle popolazioni.

Un'altra osservazione. I calcoli che si fanno per determinare le passività di alcune linee, i criteri a cui tali calcoli sono ispirati, sono poi così obiettivi da attribuire con precisione le reali spese e gli introiti a quei tratti che sono dichiarati passivi? Mi permetto di avanzare questo dubbio, per un caso particolare che conosco, per il quale si è detto che non venivano considerati numerosi carri merci spediti da una ditta locale che lavorava per conto delle stesse ferrovie. Si è detto che era un trasporto di servizio. Ora io domando: se per tali trasporti sono state considerate le spese del personale utilizzato, che vanno quindi a gravare sul passivo della linea, perché non si vuole considerare all'attivo tutto il quintalaggio che passa sulla linea?

Avendo saputo questo — e penso che la cosa sia vera — mi permetto anche di estendere il mio dubbio, per chiedere: i criteri seguiti, i calcoli effettuati sono realmente obiettivi? Si riesce cioè a determinare al millesimo la spesa e la entrata realmente spettanti a questi piccoli tratti, che considerate come rami secchi?

Riassumendo, mi pare di poter dire che il ministro dei trasporti farebbe bene a preoccuparsi della passività interna di un servizio, perché questa può essere diminuita razionalizzando la gestione, può essere colmata chiedendo il pagamento del servizio stesso alla comunità nazionale. Sia chiaro però che si tratta di una passività interna. In quanto alla produttività di questo servizio nelle sue coordinate sociali ed economiche, il giudizio lo attendiamo non dalle ferrovie dello Stato, ma da una valutazione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

condotta nel quadro generale dell'economia nazionale e della politica di sviluppo che andiamo perseguendo.

A questo problema se ne agganciano altri, che hanno una dimensione geografica diversa, esistendo anche fuori dall'Italia meridionale, ma che purtroppo finiscono quasi sempre col tornare a concentrarsi, in massima parte, come al solito, nel sud. Accenno brevemente a questi problemi.

Vi è la necessità del raddoppio di alcune grandi linee; vi è il « triangolo » siciliano; vi sono lunghi tratti della Napoli-Messina; vi è il problema delle sue trasversali appenniniche Napoli-Foggia e Roma-Pescara; soprattutto v'è la linea Ancona-Pescara-Foggia, la grande linea adriatica, il cui raddoppio si è iniziato in qualche tratto e che ora deve essere completato. Si tratta di una delle linee a più intenso traffico. Questo raddoppio è stato chiesto anche da altri colleghi, ed io aggiungo la mia alla loro voce, affinché siano accelerati i tempi dei lavori, già previsti da diversi anni.

Un altro problema di rilevante interesse è posto dalla necessità di offrire dei varchi nella barriera ferroviaria, che taglia tutta la costa adriatica, interessando ben cinque regioni: l'Emilia, le Marche, gli Abruzzi, il Molise, le Puglie. Il problema sussiste anche lungo tutte le coste tirreniche, ma sulle coste adriatiche riveste un'importanza particolare, interessando un'infinità di cittadine costiere, che registrano un'intensissimo movimento soprattutto nella stagione balneare. Si tratta di centri abitati che si sviluppano per due-tre chilometri ai fianchi dell'Adriatica in due lunghe file di abitazioni, per le quali la ferrovia rappresenta una barriera molto disagiata. È necessario, quanto meno, che il numero dei sottopassaggi venga moltiplicato.

Inoltre, ritengo di dover chiedere, nel quadro di un riordinamento anche amministrativo delle ferrovie dello Stato, l'istituzione di compartimenti ferroviari nelle regioni che ne sono ancora sprovviste, e cioè l'Abruzzo e Molise, l'Umbria e la Basilicata.

Per quanto riguarda poi il problema delle forniture e delle lavorazioni da riservare al sud per almeno il 40 per cento del totale della spesa, non posso che esprimere la mia soddisfazione per il raddoppio dell'aliquota in confronto alla legge precedente. So che in materia esiste un problema per le industrie del nord, rimaste a lungo senza commesse. Ho letto in una pubblicazione che, a voler impostare un lavoro normale

di ammortamento del parco ferroviario, bisognerebbe costruire ogni anno almeno 4.000 carri e 300 vetture. Ora, se tale programma normale fosse posto in atto e regolarmente proseguito, anche questi problemi delle industrie del nord verrebbero definitivamente risolti, mentre con questa aliquota dei due quinti sarà dato un importantissimo contributo, da parte delle ferrovie dello Stato, allo sviluppo del sud, sia come miglioramento della sua rete, sia come impulso che sarà dato alle industrie già funzionanti o in formazione nell'Italia meridionale. Sarà un contributo non indifferente che lo Stato direttamente, non più solo come incentivi, ma anche con apporto operativo darà al processo di industrializzazione in atto nel sud.

Concludo porgendo gli auguri al ministro e ai suoi collaboratori, sia di Governo sia del Ministero. Qualcosa nei trasporti da qualche anno si è mosso. Ora bisogna proseguire ed approfondire questa linea di moderna politica ferroviaria, nella chiara consapevolezza che si tratta di un elemento determinante per una politica di sviluppo dell'economia nazionale e per una presenza dignitosa e attiva dell'Italia nella nuova economia europea. (*Applausi*).

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

COLITTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, fra il 25 gennaio e l'8 febbraio 1961 si svolse in quest'aula, come certamente ricorderete, un ampio dibattito sulla politica meridionalistica. Ad esso i liberali parteciparono con la presentazione di una mozione e con i discorsi degli onorevoli Guido Cortese e Malagodi, la cui eco — tanto furono dettagliati, precisi e sereni — non è ancora spenta.

Orbene sia con la mozione, sia con detti discorsi i liberali invitarono il Governo, fra l'altro, ad impegnare la Cassa per il mezzogiorno e i vari rami dell'amministrazione pubblica ad utilizzare le loro dotazioni nel Mezzogiorno e nelle aree sottosviluppate del centro-nord per diversi scopi, fra i quali il completamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria. Coerentemente il gruppo parlamentare liberale dichiara oggi, anche a mio mezzo, di essere favorevole a questo disegno di legge n. 3272, che si occupa appunto del rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Mi piace del disegno di legge sottolineare subito l'articolo 7. Con tale articolo si fa obbligo all'azienda delle ferrovie dello Stato,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

a modifica di quanto disposto dall'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, n. 835, di eseguire, almeno fino alla concorrenza della somma di 320 miliardi di lire, opere e forniture per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale ed insulare, nonché dei mezzi di esercizio, destinati ai servizi delle linee e degli impianti medesimi.

Si stabilisce, altresì, che le forniture e le lavorazioni occorrenti per l'esecuzione delle opere previste dal precedente comma sono riservate, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare a trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti loro occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

Avremmo approvato questo disegno di legge anche se dall'articolo 1 non fosse stata cancellata la parola « piano ». L'articolo 1 era così redatto: « È approvato un piano decennale di opere e forniture per la spesa complessiva di 800 miliardi di lire per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio delle linee e degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato ». Tale articolo fu sostituito in Commissione dal seguente: « È autorizzata la spesa di lire 800 miliardi per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio delle linee e degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato ».

La parola « piano » il 13 gennaio ultimo scorso non era pronunciata in Commissione, né in quest'aula, contrariamente a quanto accade oggi, con eccessiva simpatia. Ma, ripeto, anche se la parola « piano » fosse rimasta nell'articolo, oggi ci saremmo dichiarati favorevoli al disegno di legge. È un piano, questo, necessario, urgente, inderogabile che gli organi dello Stato non possono non rapidamente elaborare e realizzare. Io lo pongo al fianco del piano per la scuola e del piano per lo sviluppo del Mezzogiorno. È un gruppo di piani preciso e concreto, al cui centro sta l'attività degli organi amministrativi dello Stato per la creazione delle superstrutture che ad essi competono: un lavoro immane, tale da assorbire, sol che lo si faccia sul serio e con la dovuta intensità, molte energie di comando, di studio tecnico e di lavoro.

Ma, per fare tutte queste cose concrete, non è affatto necessaria la mitica politica di

piani, che, secondo gli intenti del cosiddetto centro-sinistra, dovrebbe, invece, imbrigliare per principio nella rete di molteplici piani non necessari le libere attività, che vanno avanti proficuamente per la loro strada, che prosperano e rendono alla collettività e che non hanno affatto bisogno di discipline ritardatrici, di sovraccosti dovuti alla intrusione nel loro lavoro di burocrati incompetenti o di esperti che tali non sono.

In questo lineare divario fra i piani concreti e veramente necessari, su cui tutti concordiamo, ed una fumosa ed inconcludente ideologia, chiamata « politica di piano », intesa a turbare senza necessità ciò che va bene per proprio conto, si incentra attualmente il distacco fra noi e i disinvolti aperturisti dell'anno, non so se di grazia o di disgrazia, 1962. Se per programmazione (piano è sinonimo di programmazione) — fu già detto dall'onorevole Malagodi — si intende una visione politico-economica organica, un migliore coordinamento, più intensi contatti con gli operatori privati, ed anche un intervento dello Stato, nella situazione particolare del Mezzogiorno, nel settore industriale, nessuno più di noi la desidera e la sollecita. Ma, se per programmazione si intende pianificazione integrale, dirigismo integrale, controllo dello sviluppo economico nei suoi singoli passi, noi siamo decisamente contrari per molti motivi. Vi è un motivo di ordine politico generale, cioè l'incompatibilità fra una società veramente democratica e questa forma di dirigismo. Vi è, poi, l'impegno che l'Italia ha assunto nel mercato comune e che esclude la possibilità di un dirigismo di siffatta natura.

Siamo anche noi, adunque, favorevoli al piano dell'ammodernamento ferroviario, ovvero al piano di risanamento delle ferrovie italiane.

L'opinione pubblica non può che essere favorevole ad un impiego del pubblico denaro per restituire efficienza e modernità alla struttura ferroviaria italiana, agli impianti fissi e al materiale mobile, tutti logorati dal lungo uso, dal tempo passato, dai nuovi ritrovati tecnici, che li rendono impari allo sforzo intenso che il paese e la sua economia richiedono loro.

È assurdo che in tempi in cui la obsolescenza rende obbligatoria dopo pochi anni, da dieci a venti, la sostituzione degli impianti industriali, non tanto perché invecchiati dall'uso, ma perché superati dai nuovi ritrovati tecnici, esista ancora una rete ferroviaria che risale ad oltre trent'anni per almeno metà delle attrezzature fisse, che dispone negli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

scambi solo per il 20 per cento di congegni elettronici di sicurezza, che ha locomotive e locomotori costruiti — salvo pochi esemplari moderni — fra il 1925 e il 1930; e un parco mobile antiquatissimo, con molte carrozze di terza classe « promosse » alla seconda.

Se le mie informazioni sono esatte, delle 7.782 vetture, esistenti in Italia, circa 1.300 hanno più di 50 anni di vita, 2.300 un'età compresa fra i 30 e i 50 anni, mentre 1.090 hanno ancora la cassa ed i sedili di legno, 800 sono a due sale e 150 a tre sale. Dei carri esistenti 14 mila hanno più di 50 anni di vita, 50 mila una vita compresa fra i 30 e i 50 anni, mentre 10 mila soltanto hanno boccole a rulli, 2.800 sono muniti di carrelli e 123.700 sono a due o tre assi.

Come è stato più volte messo in rilievo, per un servizio efficiente ed economico la vita di un veicolo non dovrebbe superare i 20 anni. Antiquato il materiale mobile e del tutto insufficiente. Il parco ferroviario italiano è attualmente costituito da 126.566 carri per trasporto merci e da 7.782 vetture per trasporto viaggiatori. Vi è una proposta parlamentare per un contributo ai privati, che costruiscono carri per il loro bisogno allo scopo di aumentare sollecitamente il numero con minore spesa dell'azienda. Si parla dell'esigenza di 6 mila unità rotabili di cui almeno 500 per viaggiatori. Non parliamo, poi, della insufficiente disponibilità di carri refrigeranti per il trasporto di prodotti ortofrutticoli.

Come è stato giustamente scritto, la prolungata usura è il nemico più terribile dei materiali da costruzione e, soprattutto nel campo della trazione ferroviaria, ove quasi tutti i pezzi, che compongono il materiale rotabile, sono sottoposti a sollecitazioni dinamiche, le quali, a differenza delle sollecitazioni statiche, sono difficili a calcolarsi ed anche a controllarsi una volta che il pezzo sia stato montato. L'usura si combatte impiegando materiali di alta qualità, ma soprattutto provvedendo ad una periodica sostituzione dei pezzi destinati a sopportare maggiormente le sollecitazioni dinamiche. Non si può pretendere di impiegare materiale vecchio per compiti che richiedono prestazioni impegnative. Mi riferisco alla velocità di cento e oltre chilometri l'ora, a cui viaggiano oggi molti convogli ferroviari.

Più grave è lo stato degli impianti fissi, dell'armamento a terra, delle apparecchiature elettriche, dei sistemi di segnalazione. Più essi invecchiano, più hanno bisogno, se non di rinnovo, di manutenzione; ma proprio

nella spesa di manutenzione fin dall'esercizio 1957-58 si è operata una decurtazione.

La scarsità e la vetustà del materiale ferroviario sono causa continua, oltre che di deprecati incidenti, di un disservizio, che, perdurando, rischia di compromettere definitivamente l'insostituibile funzione dei trasporti su rotaia con conseguente danno all'economia nazionale. Oggi, dobbiamo riconoscerlo, le nostre ferrovie sono indietro rispetto a quelle di altri paesi, specie a quelle dei paesi del mercato comune. Le ferrovie francesi e svizzere per i larghi e tempestivi ammodernamenti recati al materiale fisso e rotabile hanno raggiunto un elevato grado di sicurezza, tale da far ritornare alla rotaia una parte del crescente traffico delle merci.

Dell'attuale situazione, per la verità, non si può addebitare la colpa a nessuno. Gli alleati consegnarono allo Stato le ferrovie nella seconda metà del 1947 e da quel momento vi fu una sola urgenza: stabilire di nuovo, ad ogni costo, le comunicazioni verticali e trasversali nel territorio nazionale per la ripresa dei contatti umani e degli affari. Per giunta era prossimo l'Anno Santo del 1950, che avrebbe portato in Italia centinaia di migliaia di pellegrini. Le ferrovie furono ricostruite col materiale risultante dalla guerra. Gli impianti fissi furono riattati o costruiti *ex novo* col materiale che a quell'epoca offriva l'industria, ma secondo vecchi schemi e progetti. Non v'era il tempo per una progettazione moderna e avveniristica. Né, dovendo utilizzare quello che era rimasto in piedi, si poteva rinnovare tutto.

Così, a passo di bersagliere, si costruì il ponte sul Po, quattro anni prima di quello stradale, ed altri ponti furono messi su in legno. Il tracciato della Milano-Roma fu corretto nella parte settentrionale con curve di 800 metri di raggio, ma nella parte meridionale le curve rimasero come erano. Ecco la diversa velocità del treno nei due tratti. La rettificazione della Firenze-Roma, con un accorciamento del percorso di 50 chilometri, avrebbe potuto farsi allora se il tempo lo avesse consentito. Lo stesso avvenne per le linee del sud: si ripristinò il vecchio itinerario.

Anche il progresso contribuisce a rendere arretrato il nostro sistema ferroviario. Dovendo oggi iniziare il rinnovamento delle ferrovie, bisogna relativamente partire da zero. Il rinnovamento va, però, affrontato in modo organico e con una visione di almeno vent'anni avanti. I ragazzi giocano con i treni telecomandati ed è fuori di dubbio che questo è il futuro della strada guidata.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

Molte polemiche si sono svolte in questi ultimi tempi su pubblicazioni e riviste a carattere ferroviario a proposito del riordinamento e dell'ammodernamento della azienda statale ferroviaria. Come è noto, tale problema, sotto i suoi diversi aspetti, ha formato oggetto di una serie di riunioni da parte di una commissione di studio, che nelle sue conclusioni proponeva l'autonomia dell'azienda, il ridimensionamento della rete e la soppressione o riduzione di varie concessioni speciali.

È indubitato che la generale ripresa produttiva del paese ha contribuito in questi ultimi tempi ad un incremento degli scambi e conseguentemente all'aumento del volume totale del traffico ferroviario. Da un recentissimo studio condotto a termine in questi giorni da tecnici ferroviari si rileva che, per quanto riguarda il traffico viaggiatori, all'aumento notevole di viaggi a lungo percorso non fa riscontro un analogo aumento per i viaggi a breve percorso. I tecnici rilevano che ciò è dovuto essenzialmente alla motorizzazione privata. Per quanto riguarda i viaggi a lungo percorso, si è constatato che il traffico turistico è in continuo aumento, ma sempre in misura minore di quello che si registra su strada e per via aerea.

A questo punto gli stessi tecnici pongono in rilievo il diffondersi dello sviluppo dell'aviazione civile con l'impiego dei grandi aerei a getto e con la notevole capacità di trasporto che « finiranno per portare certamente, con l'incremento del traffico e la riduzione dei costi per unità trasportata, anche ad una diminuzione forse notevole delle tariffe ».

Ecco perché alla vigilia dell'opera di ridimensionamento e di riordinamento della rete, fra i primi provvedimenti che si richiedono da parte dei tecnici è « l'aumento delle velocità commerciali, l'intensificazione dei servizi nazionali ed internazionali con carrozze dirette e con mezzi leggeri speciali, l'aumento continuo dei servizi con carrozze a cuccette, *pullmann* e ristori ».

È stata infine sottolineata la necessità di dare al viaggiatore il massimo conforto, e questo anzitutto dicasi per le vetture di seconda classe, molte delle quali sono vetture di terza trasformate, ma mancanti dei necessari conforti.

È da ritenere, perciò, che gli 800 miliardi, di cui si parla nel ripetuto disegno di legge, siano insufficienti all'ammodernamento della rete e degli impianti, integrati questi da quella frenatura automatica dei convogli,

che deve incrementare al massimo la sicurezza, come la tecnica più recente permette.

Approviamo, dunque, il disegno di legge. È evidente che, approvandolo, si richiede al paese davvero un enorme sforzo. E sia benedetto tale sforzo, se porterà a soluzioni integrali e durature e se indurrà i responsabili della cosa pubblica a considerare il problema dei trasporti nel nostro paese alla luce della moderna realtà.

Le ferrovie dello Stato hanno assolto per un secolo ad una funzione di grande rilievo, che ha molto contribuito all'espansione economica ed alla stessa unità nazionale. Ma a tale funzione hanno assolto in un regime di monopolio. Senonché la tecnica dei trasporti si è evoluta e quel mezzo, che sembrava destinato a non flettere di fronte a qualsiasi innovazione e sul quale si erano concentrati notevoli investimenti, ha dovuto cedere il passo alla strada.

Perfino nel campo della sicurezza la preminenza della rotaia sulla strada non si può affermare. Nella gara, che il progresso della motorizzazione ha inevitabilmente attivato fra rotaia e strada, la ferrovia sembrava conservare dalla sua parte una maggiore sicurezza. Ma tanti luttuosi incidenti hanno dato un duro colpo a tale fattore positivo. Nei confronti delle ferrovie si è manifestato qualche cosa di insolito, che è apparso sintomo di un generale disordine.

Forse si è troppo indugiato nella difesa del monopolio. Ma ormai non è dubbio che occorra attuare il coordinamento, che è, poi, una manifestazione tipica dei nostri tempi. Considerando ormai avviati verso un regime di stabilizzazione i nostri traffici terrestri, dobbiamo preoccuparci di assicurare i servizi pubblici con i sistemi più idonei per la collettività e meno onerosi per la nostra economia.

La libera scelta dell'utente, le obbligazioni di servizio pubblico, la sana concorrenza, l'intervento dei poteri pubblici nel campo delle infrastrutture e l'organizzazione del mercato dei trasporti sono i principi ai quali debbono ispirarsi le nostre decisioni. Ciò affermo, tenendo presente la parte del trattato di Roma, che si occupa del trasporto.

Non debbono, però, trascurarsi gli altri, conseguenziali, che sono propri della politica comune dei trasporti, come quello della parità di trattamento tra imprese e modi di trasporto, quello dell'autonomia finanziaria delle imprese, quello della libertà di azione dei vettori e quello, infine, del coordinamento degli investimenti.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

È evidente che far coincidere le esigenze enunciate non è cosa facile. Non è agevole in particolare, assicurare nello stesso tempo i bisogni della collettività (ed io mi riferisco anche alle relazioni fra e con i paesi sperduti nelle montagne) e la redditività dell'esercizio. Ma, ove si identifichino esattamente questi settori e si provveda alla copertura dell'onere relativo, attraverso interventi singoli ed appropriati, si arriverà finalmente alla normalizzazione della situazione.

E non si parli di rami secchi. Ogni tanto se ne parla anche a proposito delle poche ferrovie esistenti nel Molise, determinando allarmi e risentimenti in quelle laboriose patriottiche e, vorrei dire, eroiche popolazioni. Ma, come altre volte ho detto, se ne parla a sproposito, perchè tali rami non sono affatto secchi, in quanto, anche se non producono reddito, assolvono alla loro funzione primaria di collegare fra loro le economie dei centri della regione e quelle di questa col resto del paese, sviluppando insieme rapporti di ogni genere, materiali e morali. Non « rami secchi », dunque, ma fonti di fiorenti attività e di vita.

Non è da trascurare, poi, la considerazione che spesso, mentre gli automezzi si fermano, il treno cammina. E nemmeno va taciuto che quelle linee non sarebbero « rami secchi » nel senso indicato, se venissero posti in essere quei rimedi, che tante volte abbiamo invocato, e cioè prezzi maggiormente competitivi rispetto a quelli praticati da aziende private, orari più idonei, servizi più confortevoli. In ogni caso occorre consentire alla libera iniziativa di fare saggiare alla utenza i vantaggi, che derivano dal proprio servizio, che non è fatto soltanto di tecnica, ma anche di rapporto fiduciario e di produttività. Il che non si realizzerebbe, ove fossero accettate talune proposte dirigistiche di alcuni colleghi, che prima di me hanno parlato.

La maggior parte dei servizi sostitutivi dovrebbe risolversi con l'iniziativa privata. L'istituto della concessione è stato creato apposta per assicurare, attraverso i privati, le esigenze della collettività.

Gli imprenditori italiani hanno risolto nella grande massa innumerevoli di questi problemi e hanno saputo accattivarsi la simpatia dell'utenza. Né è possibile che per combattere sporadici infelici casi si cerchi di elevare a sistema rimedi richiesti e sempre dannosi.

Per il trasporto delle merci la cosa è ancora più semplice, perché tutti i bisogni

vengono ampiamente soddisfatti dagli autotrasportatori. Giustificare, quindi, con ragioni di esigenze pubbliche il potenziamento di esistenti istituti, che dovrebbero diventare gestioni di trasporto di persone e di merci a carattere statale, sembra, pertanto, quanto mai inopportuno.

L'esperienza di gestioni statali in questo campo è recente e certamente negativa, come il Parlamento non ignora, essendo intervenuto per sopprimerle.

Nel campo dei trasporti delle merci, se una protezione si pensa di dover porre a difesa della redditività degli investimenti statali, si può affermare che essa non è nelle gestioni statali o nei vincoli posti ad uno dei sistemi concorrenti, che si risolvono normalmente in sterili limitazioni di carattere quantitativo o fiscale, ma nella collaborazione degli operatori attraverso una maggiore fiducia e nell'attuazione, da parte degli istituti che nel nostro paese sono preposti a tale compito, della disciplina e della organizzazione del trasporto su strada.

Gli autotrasportatori di merci non temono la disciplina, ma invocano una maggiore assistenza di carattere economico e sociale.

Onorevoli colleghi, ove tutto ciò si terrà presente, sono certo che lo sforzo che il paese sta per compiere, porterà non soltanto al risanamento delle ferrovie, ma costituirà la premessa per soluzioni durature nel campo, in genere, dei trasporti, apportatrici di benefici effettivi alla patria nostra amatissima. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Francavilla, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Caprara, De Pasquale, Marchesi, Degli Esposti, Polano, Adamoli, Vidali, Fiumanò, Gorreri Dante, Gullo, Assennato, Miceli, Conte, Del Vecchio Guelfi Ada, Magno, Calasso, Misefari, Angelini Ludovico, Laconi, Messinetti, Granati, De Grada, Kuntze, Romeo, Calvaresi, Ravagnan, Vacchetta, Pucci Anselmo, Di Paolantonio, Lajolo, Montanari Silvano, Failla, Angelucci, Bardini, Beccastrini, Caponi, Angelini Giuseppe e Montanari Otello:

« La Camera,

considerato che il piano di ammodernamento delle ferrovie dello Stato non prevede la soluzione dei gravi problemi inerenti alla rete ferroviaria in concessione, che rappresenta un quarto della intera rete ferroviaria nazionale;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

considerato che le attuali forme di gestione privata non consentono la riqualificazione ed il potenziamento della rete ferroviaria in concessione, poiché i tentativi finora attuati si sono dimostrati inefficaci;

considerato infine che lo stato di abbandono in cui versano le ferrovie concesse costituisce un pericolo sempre più grave per la sicurezza degli utenti,

impegna il Governo

a predisporre entro l'anno in corso il rapido passaggio alla gestione statale di tutta la rete ferroviaria in concessione ed il suo ammodernamento in relazione alle effettive esigenze del traffico ed ai particolari interessi delle regioni servite ».

L'onorevole Francavilla ha facoltà di parlare.

FRANCAVILLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prometto la massima possibile brevità e non soltanto per l'ora tarda, ma anche perché il mio intervento tende esclusivamente ad illustrare l'ordine del giorno che insieme con altri colleghi della mia parte ho presentato. Tale illustrazione potrebbe consistere esclusivamente e semplicemente nel fare riferimento alle segnalazioni, alle denunce documentate, alle proteste che a più riprese da questo settore della Camera sono state sottoposte in questa e nelle passate legislature all'attenzione del Parlamento e del Governo sull'istituto della concessione ferroviaria per il suo carattere di privilegio feudale, per l'immorale spreco che ne deriva ai danni dello Stato, per la natura che esso ha assunto, con la sovvenzione ordinaria e straordinaria, di profitto senza rischi in favore di grandi aziende monopolistiche (in particolare di aziende elettriche) ai danni della collettività, ma soprattutto per il fatto che esso rappresenta un ostacolo obiettivo ad una valida politica dei trasporti nel nostro paese e, in particolare, ad una efficace azione dello Stato per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento dell'intera rete ferroviaria italiana, la quale è costituita, secondo dati relativi al 1958, da 16.710 chilometri di ferrovie statali e 5.087 chilometri di ferrovie concesse, tra le quali talune di rilevante importanza, specie nel Mezzogiorno.

L'illustrazione dell'ordine del giorno potrebbe anche riferirsi a quanto è stato asserito a questo proposito nel recente dibattito sulla fiducia dagli stessi oratori della maggioranza, fra i quali uno dei *leaders*, l'onorevole Saragat, parlò apertamente di abolizione

delle concessioni per le ferrovie private, che devono tutte passare allo Stato.

Si tratta, dunque, d'una delle componenti dell'azione programmatica dell'attuale Governo secondo la base comune dei gruppi politici che lo compongono. La statizzazione delle ferrovie in concessione ai privati, che noi chiediamo con l'ordine del giorno che illustro, fa quindi parte del piano programmatico che i gruppi politici facenti parte della maggioranza si sono impegnati ad attuare nella presente legislatura.

Ma, più ancora che su questi elementi fondamentali, la mia illustrazione, sia pure con la necessaria brevità, è intesa ad indicare il nesso esistente fra l'ammodernamento delle ferrovie dello Stato, che il piano in discussione si ripromette di attuare, e la nostra richiesta di statizzazione delle ferrovie in concessione. Ella deve convenire, signor ministro, che siamo in presenza d'una delle maggiori strozzature esistenti nel campo dei trasporti ferroviari e sembra a me indubbio che il permanere di questa strozzatura ostacoli e continuerà ad ostacolare, oltre che una politica unitaria dei trasporti nel territorio italiano, anche le stesse possibilità di ammodernamento della rete ferroviaria statale. E questo elemento, non certo marginale, finirà con l'influire negativamente sullo stesso piano di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Oltre cinquemila chilometri di linee ferroviarie in concessione non sono piccola cosa, anche di fronte ai 16 mila chilometri della rete statale, della quale è prevista, oltre tutto, una notevole contrazione con l'eliminazione dei « rami secchi »; e non credo che vi sia alcuno che voglia sostenere fondatamente che, sia pure nelle dovute proporzioni, i fenomeni di obsolescenza verificatisi nella rete in concessione non si ripercuotono sulle ferrovie dello Stato.

Vi è d'altra parte un dato che deve farci riflettere. I tentativi attuati particolarmente con la legge n. 1221 per l'ammodernamento delle ferrovie in concessione sono falliti di fronte al prevalere dell'ingordigia di profitti da parte dei concessionari. Sicché essi o non hanno proceduto all'ammodernamento, rinunciando agli stanziamenti statali previsti dalla legge n. 1221, tanto era comoda la loro posizione (e l'esempio delle Calabro-lucane è quello che più si addice a questo proposito), ovvero hanno richiesto il massimo possibile e, una volta ottenuti i miliardi dallo Stato, hanno proceduto all'ammodernamento in forme assai discutibili

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

anche dal punto di vista morale: spostamento di binari, utilizzazione di personale dipendente, specialmente cantonieri, per spendere il meno possibile (l'esempio dell'ammodernamento della Sud-est, su cui varie volte ci siamo soffermati, è il più classico e più caratteristico); e infine, non rispettando i termini di tempo fissati dalla legge speciale, hanno cominciato a considerare la possibilità d'un regime permanente di ammodernamento per decampare dal piano di avanzamento e per presentare nuove richieste di fondi per l'ammodernamento.

Chi può più pensare oggi con un minimo di serietà alle possibilità reali di attuare sia pure una parvenza di ammodernamento nelle ferrovie concesse attraverso le vie fino ad oggi tentate del contributo statale ai concessionari? La loro rapacità e l'irresponsabilità con la quale giocano con le vite umane sono note. Il massacro di Fiumarella ha dato un tragico scossone a certe illusioni. Basta addentrarsi in una statistica degli incidenti verificatisi in questi ultimi anni per constatare la gravità della situazione. Alla Sud-est si contano a decine i morti per incidenti nei passaggi a livello verificatisi in questi ultimi mesi.

La capacità divoratrice di miliardi dello Stato da parte di questi ingordi profittatori della spesa pubblica indica che gli stanziamenti per l'ammodernamento delle ferrovie in concessione sono buttati in un pozzo senza fondo, che non finirà mai di assorbire, senza alcun profitto per la collettività, decine di miliardi, che appartengono alla comunità e che potrebbero invece essere più validamente utilizzati dallo Stato per l'ammodernamento ed il potenziamento dell'intera rete ferroviaria se tutte le ferrovie fossero gestite dallo Stato.

Vi è un'altra considerazione non meno importante da fare. Appare sempre più necessario un rapido ed organico inserimento dei tronchi in concessione nella rete statale al fine di una visione panoramica dell'intera rete ferroviaria, dove, non soltanto le coincidenze, ma il legame diretto serve ad evitare all'utente disagi e inutili soste che non si addicono ai bisogni attuali dei trasporti di massa su ferrovia e del traffico merci.

Va fatta infine un'altra valutazione in relazione al piano in discussione. Si tratta della valutazione del piano di ammodernamento delle ferrovie come strumento di propulsione dello sviluppo economico del Mezzogiorno. Intendo parlare non della parte relativa alle forniture delle lavorazioni, ma

dell'adeguamento delle ferrovie alle prospettive dell'espansione industriale e mercantile. Ora, poiché nel Mezzogiorno la maggior parte delle ferrovie è in concessione (e si tratta di ferrovie di particolare importanza), le possibilità di adeguare i trasporti nel sud alle reali esigenze propulsive vengono ad essere quanto meno indebolite proprio dalla presenza nel Mezzogiorno e nelle isole di una vasta rete di ferrovie in concessione, dimostratasi non suscettibile di un adeguamento alle attuali esigenze di sviluppo e financo a ogni forma di ammodernamento.

D'altro canto, se vi fossero qui alcuni colleghi che si sentissero impegnati con i concessionari essi possono oggi sentirsi tranquillamente sciolti dagli impegni assunti, anche con le stesse convenzioni.

Ecco infine alcuni dati e alcuni fondati rilievi che possono essere utili per una giusta valutazione delle nostre richieste. Il traffico sulle ferrovie in concessione è stabilizzato dal 1950 sui 175 milioni di unità annue, salvo una flessione nel 1957. Dal 1951 al 1958 il commercio si è certamente sviluppato. Dal 1951 la tendenza del traffico merci, nonostante lo sviluppo economico, è contratta. Solo nel 1959 si nota una certa ripresa. Difatti, da 6,155 milioni di tonnellate nel 1951 si passa a 3,328 milioni nel 1958, per risalire a 3,613 milioni di tonnellate nel 1959; e da 135 tonnellate-chilometro del 1951 si passa a 80 nel 1958, per risalire a 94 nel 1959. Questo denota un passaggio del traffico merci alla strada.

Quasi costante, invece, è il traffico viaggiatori nello stesso periodo. Questo indica l'esigenza dei trasporti di massa come una costante graduale condizione del traffico italiano: 173 milioni nel 1951 (erano 214 nel 1948), 174 nel 1958, 175 nel 1959. Nell'Italia meridionale si nota, nel quadro generale, una maggiore ripresa del traffico viaggiatori nel 1958, mentre vi è una flessione o costanza nelle altre regioni.

Osservazione da fare: la lunghezza complessiva della rete ferroviaria concessa all'industria privata dell'Italia meridionale e insulare è proporzionatamente di gran lunga superiore a quella dell'Italia settentrionale e centrale. Cioè, nel sud e nelle isole la rete in concessione ha importanza preminente. Viceversa nell'Italia settentrionale e centrale i trasporti sono assicurati in misura maggiore dalla rete ferroviaria statale, oltre che dai servizi automobilistici di linea e dai mezzi privati, dalla migliore viabilità, dalle maggiori possibilità economiche.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

Maggiore è, inoltre, nel centro-nord la crescita del traffico merci, e ciò in relazione al maggiore sviluppo economico di quelle regioni.

Quindi, da una parte, la riunione generale del traffico merci nel sud indica l'incapacità della rete ferroviaria in concessione di adeguarsi all'esigenza crescente dell'aumento del traffico e della esportazione. Ad esempio, alla stazione di Bari vetture con uva pregiata da tavola della zona di Rutigliano e Adelfia sono obbligate spesso ad una sosta di 24 ed anche 48 ore; inoltre si nota l'assoluta insufficienza e spesso inesistenza di vagoni frigoriferi. Dall'altra parte, in questo dato generale di riduzione del traffico merci, vi è un peggioramento assoluto nel Mezzogiorno e nelle isole rispetto al recente miglioramento nel centro-nord.

Tali considerazioni indicano la tendenza del settore dei trasporti ferroviari in concessione ad una generale stagnazione e declassamento dei trasporti in ferrovia sia nel settore passeggeri sia e più ancora nel settore del trasporto delle merci. Va rilevato che tale forma di invecchiamento è destinata ad incidere in modo particolare sul nuovo traffico meridionale, dove non solo la rete in concessione ha una proporzione di lunghezza maggiore rispetto al centro-nord, ma costituisce la rete ferroviaria di importanza preminente. A Bari giungono, come stazione terminale, due grandi ferrovie: la Calabro-lucana per 722 chilometri e la Sud-est per chilometri 437,799. È previsto l'arrivo di una ferrovia che costituisce — mi si permetta — una delle maggiori vergogne di ferrovie in concessione, la ferrotranviaria: si pensi che da quarant'anni se ne è iniziato l'ammodernamento a carico dello Stato e non si riesce ancora a concluderlo a causa delle manovre dilatorie del concessionario, più volte invano denunciate e documentate da questi banchi, manovre tendenti a conservare i sussidi integrativi ed a mantenere l'attuale situazione di inefficienza, poiché manca l'ultimo tratto di sette chilometri per arrivare a Bari. La nuova ferrovia, costruita a spese dello Stato, rimane incompiuta per quest'ultimo tratto, in omaggio al conte Pasquini, esemplare genuino di questa classe di concessionari senza scrupoli che vogliono continuare ad avvalersene come di una sinecura per intascare i sussidi statali, senza alcun rischio e alcuna volontà di potenziare il proprio lavoro e la propria attività.

Oggi non è dunque più possibile pensare di mantenere l'attuale regime di concessioni ferroviarie, se non a rischio di farne sentire il

grave peso su tutta la politica dei trasporti. Ecco, infatti, alcuni dati sulla situazione economica delle imprese ferroviarie in concessione, che ho rilevato da una recente pubblicazione di Franco Poletti, l'unica pubblicazione da cui è stato possibile trarre alcuni dati, poiché al Ministero tutto è oscuro: mancano financo le convenzioni in questa materia.

Da uno specchietto inserito in detta pubblicazione si rileva, dal 1948 al 1959, un costante aumento delle spese di esercizio, che passano da 16.039 milioni a 28.324. Per i prodotti netti si passa, per i medesimi anni, da 10.421 milioni a 15.022. Il *deficit* di esercizio va da 5.618 milioni a 13.302.

Dallo specchio si può rilevare in primo luogo la tendenza costante all'aumento del *deficit* di esercizio, a cui corrisponde quindi un intervento dello Stato sempre più cospicuo. Si rileva inoltre, nonostante la lunghezza delle linee esercitate sia sensibilmente diminuita dopo il 1955, che gli introiti delle ferrovie in concessione, pur nella loro dubbia esattezza (si tratta, infatti, dei dati forniti al Ministero dalle stesse aziende) manifestano la tendenza a un aumento costante, ciò che indica, fra l'altro, la possibilità di un rapido risanamento dell'intera rete ferroviaria in concessione, qualora fosse gestita dallo Stato con il criterio dell'ammodernamento e del suo inserimento nella rete statale. Questo comporterà un aumento e un miglioramento del traffico merci, un aumento del numero di viaggiatori che, pur nelle attuali condizioni di obsolescenza, hanno mantenuto una costante affluenza.

Credo, onorevoli colleghi, di avere indicato con obiettività i motivi che ci hanno suggerito la presentazione dell'ordine del giorno. Avremmo potuto presentare anche appositi emendamenti alla legge in discussione, trattandosi di una materia attinente, come ho cercato di dimostrare. Abbiamo però preferito la forma dell'ordine del giorno, perché, una volta giunti alla decisione di statizzare i cinquemila chilometri di ferrovie in concessione, si possa fare anche uno studio di tutta la questione da parte del Governo e del Parlamento.

Nella discussione di questa scottante ed esplosiva questione delle ferrovie concesse, sui cui binari si sono avvicinati agli incidenti e ai deragliamenti anche gli incidenti provocati dalla esplosione di collera popolare come in Campania ed in Calabria, abbiamo cercato di portare una nota di serenità ed insieme di serietà, convinti come siamo che è maturo ormai il momento di una scelta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

decisiva in questa direzione. Noi abbiamo fiducia che il problema della statizzazione delle ferrovie in concessione da noi sollevato con questo ordine del giorno possa essere affrontato senza preconcetti e pregiudizi di parte ed anche senza far ricorso a falsi ed ipocriti cavilli procedurali tendenti ad eludere un problema ormai, ripeto, maturo e che rimane dinanzi ai nostri occhi con tutta la sua massiccia presenza che è fatta di sangue, di ruberie, di privilegi feudali e di ostacoli senza fine al progresso dei trasporti ferroviari italiani. E se è ciò che tutti ci ripromettiamo, il progresso delle ferrovie italiane, è proprio per questo che il nostro ordine del giorno — non abbiamo alcuna difficoltà a riconoscerlo — ha accolto alcuni concetti della relazione dell'onorevole Armato, il quale ci ha invitato a considerare l'opportunità di un taglio netto con certe forme di conduzione mista, dimostratesi, oltre tutto, inidonee sotto il profilo della sicurezza e contraddittorie con l'impegno di provvidenza sociale che il Governo democratico — cito le parole del relatore Armato — ha dichiarato di voler assumere in diverse ricorrenti circostanze, in favore delle zone sottosviluppate del nostro paese.

Allo stesso modo non abbiamo difficoltà ad attribuire all'onorevole Saragat, che ne ha parlato recentemente, il proposito sincero di giungere rapidamente alla statizzazione delle ferrovie in concessione. È necessario, però, che il proposito venga sancito con un impegno del Governo e del Parlamento. È a questo impegno che tende il nostro ordine del giorno. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro della sanità, per sapere per quale ragione fra gli investimenti pubblici previsti per il bilancio 1962-63 — che costituiscono il 18 per cento sul totale della spesa — la somma prevista per la sanità (2 miliardi e 786 milioni) rappresenta la cifra più bassa rispetto a tutti gli altri settori, mentre è ormai

acquisita non soltanto nel mondo sanitario, ma nella coscienza pubblica e nel Parlamento, la necessità di nuove costruzioni ospedaliere e sanitarie, per sopperire alla creazione dei 134.000 posti-letto per medicina generale e alcune decine di migliaia per varie specialità che risultano mancanti in Italia.

(4697) « BARBIERI, ANGELINI, MONTANARI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se non ritenga opportuno soprassedere alla richiesta formulata al Consiglio superiore della magistratura perché sia indetto il concorso per titoli per la promozione a magistrato di Corte di appello e di Corte di cassazione per gli anni 1960-61, e ciò in considerazione che il concorso per titoli disapprovato dalle associazioni che rappresentano la quasi totalità dei magistrati è stato escluso anche dai disegni di legge che si trovano innanzi al Parlamento, riguardanti l'aumento degli organici della magistratura, l'esame dei quali implicherà un tempo di gran lunga inferiore a quello occorrente per l'espletamento del concorso in questione, che applicherebbe sistemi anche legislativamente condannati.

(4698) « TARGETTI, BASSO, AMADEI LEONETTO, PAOLUCCI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere il suo pensiero sui recenti gravi episodi di terrorismo verificatisi in Sardegna e per sapere quali misure abbia disposto per individuare e assicurare alla giustizia gli esecutori materiali e i responsabili politici.

(4699) « LACONI, PIRASTU, POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se sia a conoscenza che, con l'entrata in vigore del nuovo testo unico delle leggi sull'imposte dirette dal 1° gennaio 1960, alcuni istituti bancari abbiano chiesto ai comuni il versamento delle quote I.G.E. dai medesimi dovute sugli interessi relativi a mutui concessi per esecuzioni di opere pubbliche.

« L'interrogante chiede comunque di sapere se il ministro intende accogliere le istanze, avanzate da alcuni comuni, relative a provvedimenti che valgono a dichiarare esenti dall'I.G.E. le operazioni effettuate da istituti di credito a favore dei comuni, provincie ed altri enti pubblici, o, quanto meno, a dichiarare esplicitamente che gli interessi dei

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

mutui sono classificabili in categoria A, come implicitamente ammesso dall'articolo 86 del testo unico e quindi esenti da I.G.E.

(4700)

« BARBIERI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritenga di sollecitare l'ufficio provinciale del lavoro di Torino a intervenire presso la direzione delle ferriere Fiat di Avigliana, dove i dirigenti dello stabilimento, ingegner Motta e ingegner Fama, si adoperano con mezzi illeciti per limitare il diritto e la libertà di voto degli operai in occasione del prossimo rinnovo della commissione interna, e ciò senza pregiudizio di eventuali azioni giudiziarie nei confronti dei responsabili.

(4701)

« FOA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Governo, per conoscere:

1°) quali immediati provvedimenti intende adottare a carico del prefetto, del questore e del vicequestore di Caltanissetta a seguito delle gravi responsabilità che si sono assunte ordinando alle forze di polizia di ricorrere ad atti di inaudita violenza contro gli operai di Gela in agitazione per giustissime rivendicazioni salariali e per l'apertura di corsi di qualificazione;

2°) quali immediate direttive intenda impartire ai dirigenti dell'E.N.I. perché, ottemperando ad obblighi particolarmente inderogabili per un ente pubblico, accolgano le richieste operaie, che corrispondono agli interessi di tutta la Sicilia ed alle esigenze di una politica di sviluppo economico democratico.

(4702)

« LI CAUSI, DI MAURO, FAILLA, GRASSO NICOLOSI ANNA, SPECIALE, PELLEGRINO, DI BENEDETTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro della difesa, per conoscere se il Governo, alla notizia diffusa dalla stampa di tutto il mondo che gli algerini del F.L.N. sono armati con armi da guerra russe e italiane, abbia aperto un'inchiesta per appurare come gli algerini siano venuti in possesso di armi in dotazione alle nostre forze armate, e quali responsabilità siano state accertate intorno a questo gravissimo fatto, che potrebbe di per se stesso spiegare meglio di qualunque altra ragione il favore dimostrato dal nostro Governo per la causa del F.L.N. e dei suoi soste-

nitori comunisti; nonché spiegare la posizione di molta nostra stampa e in particolare del quotidiano *Il Giorno*, noto portavoce di un grande ente economico e petrolifero, che taluni ambienti di informazione non ritengono estraneo a traffici d'armi con governi e popolazioni del nord-Africa.

(4703)

« ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per conoscere l'ammontare presunto dei danni prodotti nel Molise dalle persistenti avversità atmosferiche e come intendano intervenire al fine di ripristinare le opere pubbliche e private, che hanno subito i danni stessi.

(4704)

« SAMMARTINO ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se intenda intervenire sollecitamente per risolvere taluni problemi riguardanti le condizioni di lavoro, ingiuste e discriminatorie, nei confronti di molte lavoratrici, in settori anche impiegatizi (compagnie che gestiscono linee dell'aviazione civile) specie per ciò che riguarda i provvedimenti di licenziamento, o di forzate dimissioni, che colpiscono le donne impiegate, e in generale tutte le dipendenti di dette compagnie in caso di matrimonio, di maternità, o quando il marito sia al servizio della stessa compagnia.

« La interrogante chiede ancora se tale trattamento sia compatibile con la solenne affermazione della Costituzione, sulla funzione della famiglia e della madre nella nostra Repubblica.

(4705)

« MERLIN ANGELINA ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se in relazione al prevedibile notevole incremento di richieste di documenti e atti ai distretti e ospedali militari, conseguente all'applicazione della nuova legge 9 novembre 1961, n. 1240, sulla integrazione e modificazione della legislazione sulle pensioni di guerra, si sia provveduto a potenziarne adeguatamente il personale chiamato ad evadere le richieste stesse; e ciò allo scopo di permettere alla competente direzione generale delle pensioni di guerra di procedere con regolarità e sollecitudine all'istruzione delle pratiche.

(22554)

« BIAGGI FRANCAANTONIO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se sia al corrente che nella cittadina marittima di Riposto (Catania) il mare ha invaso la via Messina, ove abitano in maggioranza pescatori e vi sono molti magazzini di vino e fabbriche di marmi e legnami;

se sia a conoscenza che soltanto dopo l'intervento dei vigili del fuoco e dei carabinieri si sono evitati maggiori danni alle abitazioni minacciate dal continuo afflusso delle acque;

se sia pure a conoscenza che le fondamenta delle case che danno sul mare vengono ad essere corrose dalla furia delle acque.

« L'interrogante chiede di sapere se non si ritenga urgente, per evitare ulteriori minacce alle cose ed alle persone, la costruzione di un piccolo molo che ostacoli la veemenza dei marosi.

(22555)

« ANFUSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere:

se gli sia noto il gravissimo disagio in cui versa il settore dell'agricoltura della Sicilia orientale ed in particolare della provincia etnea, che ha nella produzione limonifera uno dei più vitali cardini economici che interessano non solo gli agrumicoltori, ma masse ingenti di umili lavoratori, disagio culminato nella clamorosa protesta avvenuta ad Acireale l'11 marzo 1962;

se gli sia noto il continuo, pressante quanto inutile appello rivolto dalla categoria alle competenti autorità nazionali e regionali con ordini del giorno del 13 dicembre 1961, 14 gennaio 1962, 15 febbraio 1962, affinché venissero tempestivamente attuate provvidenze idonee a determinare un alleggerimento della crisi provocata dal mancato assorbimento della produzione limonifera, che resta a tutt'oggi ancora pendente sugli alberi, tra le quali il promesso acquisto da parte della Regione di forti quantitativi di limoni da avviare verso le industrie di derivati, in attesa di un definitivo e confortante assestamento del settore agrumicolo con soluzioni radicali e responsabili;

se gli consta l'episodio specifico che ha contribuito ad aggravare il malumore e le cocenti delusioni degli agrumicoltori e cioè la decisione che avrebbe presa la Cassa per il mezzogiorno di progettare la costruzione nel nord Italia di centrali ortofrutticole per gli agrumi siciliani.

« L'interrogante chiede di conoscere se non sarebbe più opportuno provvedere alla costru-

zione di tali centrali in Sicilia, tenendo presente il motivo ispiratore che indusse il legislatore a creare la « Cassa per il mezzogiorno ».

« La costruzione nell'isola di siffatte « centrali », oltre a creare dei punti di raccolta nazionale della produzione agrumicola, servirebbe a contribuire allo sviluppo di una industria conserviera e di derivati, che potrebbe assorbire la intera produzione siciliana, eliminando per sempre le ricorrenti crisi, essenziali per l'economia dell'isola e per tante laboriose famiglie.

(22556)

« ANFUSO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se la Federazione nazionale delle casse mutue malattie per i coltivatori diretti ha provveduto a trasmettere al competente ministero il regolamento organico del personale, approvato fin dal dicembre 1961 dal consiglio centrale della federazione stessa; e, ove ciò non sia avvenuto, se egli intenda insistere al fine di regolare la situazione di tale personale, come sarebbe necessario a sette anni di distanza dalla costituzione della federazione.

(22557)

« CATTANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere:

1°) quando sarà approvato il nuovo regolamento del personale dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, da tanto tempo atteso da tutta la numerosa massa dei dipendenti;

2°) se sarà provveduto ad includere nel regolamento stesso quanto stabilito dalla legge 18 dicembre 1960, n. 1561, relativa all'indennità di buona uscita, e se sarà estesa — mediante disposizione transitoria — al personale collocato in quiescenza successivamente alla succitata data, personale per la sua gran parte proveniente dalla cassa nazionale di previdenza per l'invalidità e la vecchiaia degli operai, composto prevalentemente di ex combattenti e reduci.

« Per quanto sopra, l'interrogante prega di voler tener presente che la retribuzione di una mensilità di stipendio complessiva, per ogni anno di servizio prestato, venne già concessa al personale dell'Opera nazionale maternità ed infanzia, in sede di approvazione del nuovo regolamento in data 29 novembre 1958,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

approvato poi con decreto del ministro della sanità, di concerto con il ministro del tesoro, il 12 marzo 1959.

(22558)

« LUCIFERO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere nel dettaglio quali programmi siano stati adottati per il potenziamento degli impianti e della produzione degli stabilimenti di Torre Annunziata, che sono i più antichi del napoletano e che si trovano oltretutto in situazioni ideali nei confronti dello scalo ferroviario e dello scalo marittimo.

(22559)

« ROMANO BRUNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere le ragioni per le quali l'O.N.M.I. non ha ancora provveduto a liquidare la pensione spettante alla ex assistente sanitaria Del Re Giulia, residente a Napoli in via Martucci 47.

(22560)

« ROMANO BRUNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se e quali urgenti provvidenze organiche saranno disposte per agevolare il recupero sociale dei bambini minorati fisici, in ottemperanza al dettato costituzionale e ad imperiose esigenze umanitarie. Infatti il numero e la capienza dei centri di qualificazione artigiana e professionale per questi infelici fanciulli è assolutamente inadeguato al fabbisogno.

« L'interrogante fa presente che:

a) migliaia e migliaia di domande, specialmente provenienti da miserrime famiglie del meridione e soprattutto della Lucania (cui mancano i mezzi per provvedere in proprio alla riabilitazione al lavoro dei fanciulli minorati) non possono essere accolte data la insufficiente recettività dei centri;

b) pertanto, ogni anno viene crudelmente compromesso il futuro di tanti uomini di domani, che saranno condannati ad essere perennemente crocefissi al loro stato di minorazione, con atroce amarezza dei singoli e con rilevantissimo danno per la società;

c) la soluzione di un sì fondamentale problema di recupero sociale è indifferibile, in quanto terapeuti e sociologi insegnano come il recupero al mondo del lavoro dei bambini minorati è possibile solo ove venga intrapreso tempestivamente, e, come giustamente ha rilevato sul *Giornale d'Italia* del 24 marzo 1962 il professor Francesco Sabatucci, il pro-

blema dei bambini minorati va affrontato come problema di dovere educativo, e non soltanto come problema medico a sé stante. (22561)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del turismo e spettacolo e della pubblica istruzione, per conoscere se e quali doverose provvidenze saranno finalmente disposte per una maggior tutela e valorizzazione del patrimonio artistico-archeologico di Metaponto, ossia di una enorme e gloriosa ricchezza, assurdamente negletta e condannata alla improduttività turistica.

« In particolare, l'interrogante fa presente che:

a) questa mirabile città lucana, le cui origini sarebbero anteriori a quelle di Roma, e il cui nome è legato a quello dei titani dell'azione e del pensiero universalmente noti, dovrebbe annoverarsi tra le più frequentate e accoglienti oasi archeologiche del mondo intero, ed offre invece un desolante spettacolo di abbandono, con gravissimo pregiudizio per gli interessi materiali e morali della generosa gente lucana, e in particolare della vicina cittadina di Pisticci;

b) i fondi assegnati alle autorità che sovrintendono alla vasta zona archeologica di Metaponto (circa 190 ettari) non sono nemmeno sufficienti alle esigenze della ordinaria amministrazione;

c) sarebbe bene promuovere manifestazioni ad alto livello, tramite eventualmente l'Istituto del dramma antico, per richiamare su Metaponto la concreta attenzione di larghe masse turistiche;

c) il vicino porto meriterebbe se non di tornare all'antico splendore, almeno di essere dotato di attrezzature adeguate agli auspicati traffici futuri, e, in particolare, al piccolo cabotaggio turistico.

(22562)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere se è informato che nella progettazione predisposta per la costruzione dell'invaso sul Melito sarebbero previsti anche la captazione ed il convogliamento delle acque dell'Amato.

« L'interrogante si permette far presente il gravissimo danno che da tale assorbimento deriverebbe a vari paesi della zona (e precisamente San Pietro Apostolo, Serrastretta, Pianopoli, Tiriolo, Miglierina, Amato, Marcellinara e Feroletto Antico) che si vedrebbero privare dell'acqua necessaria all'irrigazione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

delle campagne, con gravissimo pregiudizio dell'economia locale, esclusivamente agricola. Né può sottovalutarsi il danno che dalla temuta progettazione deriverebbe a tutta la piana di Santa Eufemia, per il fatto che l'istituendo nucleo industriale verrebbe privato, sul nascere, di una possibile fonte di energia idroelettrica e di acque utilizzabili a scopo industriale.

« L'interrogante chiede, infine, di conoscere quali provvidenze, specie dal punto di vista tecnico, sono state adottate nel corso della progettazione, o almeno si ha in progetto di adottare da parte della Cassa per il Mezzogiorno, per evitare i gravissimi danni di cui sopra alle popolazioni interessate, tutte appartenenti ad una zona, purtroppo, già provata di recente da gravissima calamità.

(22563)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se e quali energiche misure siano state, o saranno, prese per porre finalmente e definitivamente riparo agli impuniti e continui atti di pirateria consumati dalla marineria jugoslava a danno dei nostri pescherecci. È, questo, un annoso problema che (per lo stesso decoro della Repubblica italiana più ancora che nell'interesse della nostra gente di mare vessata dai pirati) già l'opinione pubblica legittimamente riteneva risolto e chiuso. Ma l'inqualificabile ultimo sequestro, di cui sono state vittime i quattro pescherecci *De Pinedo*, *Saratoga*, *Polonio* e *Malpighi*, ha, ancora una volta, sollevato la comprensibile indignazione della gente di mare italiana, in una con lo sgomento per la denegata tutela della pesca italiana nell'Adriatico. L'interrogante ritiene che, ove i normali passi diplomatici siano risultati insufficienti per ottenere le debite garanzie dalla vicina repubblica jugoslava, sarebbe doveroso ricorrere a più drastiche ed efficienti misure contro i reiterati soprusi che, oltre a violare le leggi internazionali e ad essere socialmente aberranti, non sono compatibili con l'onore nazionale.

(22564)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intende prendere in favore delle popolazioni dei centri molisani, rimasti in questi giorni bloccati dalla neve.

(22565)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non creda di intervenire con la necessaria urgenza in

favore dei dipendenti del comune di Sant'Elia a Pianisi (Campobasso) Fusaro Salvatore di Michele, autista, Calavita Giuseppe fu Michele, Lepore Pasquale di Matteo, Petti Salvatore fu Antonio e Colavita Angelantonio fu Antonio e Cicinelli Salvatore, spazzini, perché siano loro pagati gli stipendi loro dovuti per i mesi di gennaio, febbraio e marzo 1962. Trattasi di poveri lavoratori, che hanno bisogno del piccolo salario per poter provvedere alle necessità proprie e della famiglia. Il Fusaro, il Colavita Giuseppe ed il Lepore non hanno potuto riscuotere neppure l'aggiunta di famiglia loro dovuta per il 1961.

(22566)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se sia stato o meno integralmente utilizzato per i lavori di riparazione della chiesa di Roccasicura (Campobasso), cui era stato destinato, il contributo di lire 150 mila, concesso dall'amministrazione provinciale di Campobasso nell'ottobre 1960. L'interrogante non è riuscito a conoscere nulla dalle amministrazioni interessate, cui invano si è rivolto.

(22567)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se è stato utilizzato ed in quale misura dall'asilo infantile di Rocchetta al Volturno il contributo di lire 50.000, concesso nell'ottobre 1960 dall'amministrazione provinciale di Campobasso.

« L'interrogante non è riuscito a sapere nulla dalle amministrazioni interessate, cui invano si è rivolto.

(22568)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se è stato ed in quale misura utilizzato dall'asilo infantile di Roccavivara (Campobasso) il contributo di lire 100.000, concesso nell'ottobre 1960 dall'amministrazione provinciale di Campobasso.

« L'interrogante non è riuscito a sapere nulla dalle amministrazioni interessate, cui invano si è rivolto.

(22569)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se il parroco di San Biase (Campobasso) ha riscosso nell'ottobre 1960 il contributo di lire 150.000, concesso dall'amministrazione provinciale di Campobasso per lavori

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

di sistemazione della chiesa parrocchiale, e per conoscere altresì se tali lavori sono stati, ed in quale misura, eseguiti.

(22570)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se sia stato riscosso dall'azienda Medio Trigno, avente la sua sede in Trivento (Campobasso) e come sia stato utilizzato il contributo di lire 350.000, concesso a detta azienda nell'ottobre 1960 dall'amministrazione provinciale del Molise.

« L'interrogante non è riuscito a saperlo, rivolgendosi direttamente alle amministrazioni interessate.

(22571)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per conoscere se il parroco Di Michele Paolone, da San Felice del Molise (Campobasso), ebbe a riscuotere nell'ottobre 1960 la somma di lire 200.000, importo di contributo concesso dall'amministrazione provinciale di Campobasso per la sistemazione di quell'asilo infantile, e se tale sistemazione ha avuto, poi, luogo.

« L'interrogante non è riuscito a sapere nulla dalle amministrazioni interessate, cui invano si è rivolto.

(22572)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, di grazia e giustizia, della pubblica istruzione e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se e come siano stati utilizzati:

1°) il contributo di lire 200.000 concesso nell'ottobre 1960 dall'amministrazione provinciale del Molise per lavori di sistemazione del monumento alla Madonna di Fatima in Sant'Elia a Pianisi (Campobasso);

2°) il contributo di lire 700.000 concesso dalla stessa amministrazione per acquisto di suppellettili per la scuola media di detto comune;

3°) il contributo di lire 200.000 concesso dalla stessa amministrazione al laboratorio di padre Raffaele, sito nello stesso comune;

4°) il contributo di lire 200.000 concesso dalla ripetuta amministrazione all'asilo infantile del ripetuto comune.

(22573)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, di grazia e giustizia e dei lavori pubblici, per conoscere se ed in quale

misura sono stati utilizzati dal comune di Rocchetta al Volturno (Campobasso):

a) il contributo di lire 250.000 concesso dall'amministrazione provinciale di Campobasso nell'ottobre 1960 per lavori di sistemazione della piazza della frazione Rocchetta Alta;

b) il contributo di lire 400.000 concesso dalla stessa amministrazione provinciale per lavori di sistemazione delle strade interne di Castelnuovo al Volturno;

c) il contributo di lire 100.000 concesso dalla stessa amministrazione per la sistemazione delle strade interne del comune.

« L'interrogante non è riuscito a sapere nulla dalle amministrazioni interessate, cui invano si è rivolto.

(22574)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e del tesoro, per conoscere se non sia ritenuto doveroso e indifferibile l'accoglimento delle legittime istanze economiche dei dipendenti civili del Ministero dell'interno. L'interrogante, pensoso soprattutto del prestigio delle istituzioni, fa presente che il comprensibile malcontento di una sì benemerita categoria non consente ulteriori procrastinazioni. Sarebbe, infatti, estremamente spiacevole il perdurare, o l'esasperarsi, della agitazione in atto proprio tra quei dipendenti dello Stato che, per tradizione e per generoso costume, sono maggiormente alieni da ogni pubblica manifestazione di protesta, e che molto soffrirebbero, ove venissero costretti allo sciopero. In particolare, si lamenta la mancata (e pur promessa reiteratamente) corresponsione del premio in deroga, sostitutivo, in forma forfettaria, dell'assegno integrativo per i mesi ottobre-dicembre 1961.

(22575)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se risponde a verità che i reclutamenti nell'arma dei carabinieri vanno sempre più assottigliandosi, divenendo ogni giorno più difficili.

« L'interrogante desidera conoscere, altresì, se, conseguentemente, il ministro della difesa ritenga di procedere ad un massiccio reclutamento di militi nell'arma benemerita, sicuro presidio di difesa del paese nel rispetto della legge, particolarmente nei casi di inderogabile necessità di ripristino dell'ordine pubblico.

« L'interrogante fa presente che — per raggiungere le auspiccate alte quote di reclutamento — occorre incoraggiare e favorire le

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

buone disposizioni di reclutamento, adottando un trattamento economico doverosamente più equo per i militi stessi (che scelgono spontaneamente la via dura del dovere), nonché alleggerire alcune prescrizioni di dettaglio, come ad esempio il limite d'età per contrarre matrimonio, pur mantenendo integra la salda disciplina che distingue gli appartenenti all'arma tanto benemerita.

(22576)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga di sollecitare il provvedimento, preannunciato con la risposta scritta data all'interrogazione n. 19536, per l'istituzione di sezioni staccate dei Conservatori di musica in Calabria; e per conoscere, altresì, per quanto riguarda la particolare situazione del liceo musicale « Cilea » di Reggio Calabria se non ritenga, a prescindere da quanto previsto nel provvedimento succitato, di dover provvedere al suo passaggio allo Stato, date le nobili tradizioni che tale istituto può legittimamente vantare.

(22577)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se sia stato costruito l'acquedotto rurale in contrada Canava del comune di Sant'Angelo del Pesco (Campobasso), per cui nell'ottobre 1960 l'amministrazione provinciale di Campobasso ebbe a concedere un contributo di lire 400.000.

« L'interrogante non è riuscito a sapere nulla dalle amministrazioni interessate, cui invano si è rivolto.

(22578)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere:

a) se sono stati eseguiti i lavori di riparazione delle strade interne di Sant'Agapito (Campobasso) e delle strade nella borgata "Temenotte", per cui l'amministrazione provinciale di Campobasso concesse nel 1960 un contributo di lire 450.000;

b) se è stato nello stesso comune costruito il fontanino, per cui la stessa amministrazione nella stessa epoca concesse un contributo di lire 50.000.

« L'interrogante non è riuscito a sapere nulla dalle amministrazioni interessate, cui invano si è rivolto.

(22579)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non intenda:

a) completare le opere approvate con decreto n. 1311 del 3 agosto 1954, consistente in tre dighe frangiflutto di fronte al litorale di Porto Garibaldi, di cui una sola venne costruita nel 1956;

b) erigere una diga frangiflutto, che sostituisca gli scanni un tempo esistenti a chiusura della sacca di Goro, assecondando e accelerando il processo in corso di nuova formazione degli stessi;

c) predisporre e attuare tutte le opere necessarie lungo l'intero litorale ferrarese, gravemente minacciato dall'erosione in atto, tenendo conto che, nel deprecato caso di una inondazione dal mare, per altro inevitabile se non si interverrà con estrema urgenza, verrebbero travolte le attrezzature alberghiere esistenti già gravemente intaccate dalle ultime mareggiate; verrebbero sommersi nell'entroterra — che, come è noto, trovasi per una vastissima zona a ben tre metri al disotto della media marea — importanti centri abitati, distrutte le grandi opere di bonifica costate allo Stato decine di miliardi e sarebbero gravemente danneggiate, se non distrutte, la grande arteria stradale « Romea » e tutte le infrastrutture faticosamente costruite a prezzo di lotte e sacrifici inenarrabili, pregiudicando per un lungo periodo lo sviluppo economico e civile di tutto il basso ferrarese.

(22580)

« ROFFI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e dei trasporti, per conoscere se non sia ritenuto urgente e doveroso adottare, per quanto concerne gli automezzi pesanti adibiti al trasporto delle derrate agricole, una disciplina più consona ai superiori interessi della produzione e del consumo, ossia alle superiori esigenze di tutta la comunità nazionale.

« Già molto pesante è, per il meccanismo distributivo nel delicato settore ortofrutticolo, la sospensione domenicale del traffico pesante. Con criteri estensivi, che hanno suscitato il più vivo allarme e le più legittime perplessità, tale sospensione è stata ampliata fino ad abbracciare anche i giorni festivi infrasettimanali, con enorme danno sia per le derrate deperibilissime, che non possono raggiungere tempestivamente i mercati, sia per gli agricoltori, sia per i consumatori e sia, infine, per gli autotrasportatori.

(22581)

« SPADAZZI ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se sia informato che in vari comuni del nicastrese, in provincia di Catanzaro (Conflenti e, in parte, Pedivigliano, Scigliano, Motta Santa Lucia, ecc.), non è possibile ancora utilizzare i televisori, che pure molti solerti cittadini hanno da tempo acquistato e per i quali pagano l'abbonamento, in quanto tali comuni trovansi in zona d'ombra.

« Per conoscere altresì quali provvedimenti si intendono adottare con carattere di assoluta urgenza per ovviare, mediante la installazione di idonei ripetitori, al lamentato inconveniente, assurdo e anacronistico, che impedisce ad abbonati regolarmente paganti di usufruire dell'oggetto dell'abbonamento medesimo. La spesa che dovrà affrontarsi per l'installazione del ripetitore sarà infatti coperta non solo dai canoni pagati nell'intera penisola, ma finanche dai canoni pagati dagli utenti della così detta "zona di ombra".

(22582)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali ostacoli abbiano finora impedito l'attuazione della delibera del consiglio di amministrazione dell'I.N.P.S. per l'adeguamento degli organici della terza categoria dei propri dipendenti, nonché per la sistemazione in ruolo di 1.610 unità che da anni attendono una sistemazione; e per sapere se non ritenga di dover sollecitare un esito positivo del problema.

(22583)

« MENCHINELLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se, in relazione all'incremento della circolazione stradale motorizzata e al conseguente cospicuo aumento del relativo tributo statale — intenda promuovere, in armonia a quanto previsto dall'articolo 2 della legge 7 aprile 1942 n. 409, l'aggiornamento della misura del contributo consolidato che ha sostituito il soppresso contributo integrativo di utenza stradale, o se ravvisi, invece, l'opportunità di far partecipare i comuni alla ripartizione del fondo di cui all'articolo 10 del testo unico 5 febbraio 1953, n. 39, eventualmente maggiorato, al fine di assicurare un adeguato concorso alle sempre più crescenti spese che le finanze comunali sopportano per la manutenzione e l'ammodernamento della rete stradale.

(22584)

« LIMONI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei trasporti e delle finanze, per conoscere l'ammontare delle sovvenzioni o contributi statali concessi — sia in base alle leggi sull'ammodernamento come ad ogni altro titolo — alla Società ferroviaria italiana, che gestisce le linee ferroviarie Arezzo-Sinalunga e Arezzo-Stia, in provincia di Arezzo.

« In particolare, si chiede di conoscere l'ammontare della somma concessa nell'ultimo decennio, per ognuno degli anni compresi, e le concessioni in corso.

(22585) « BECCASTRINI, BARDINI, TOGNONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga che si debba modificare l'articolo 12 della legge 4 aprile 1952, n. 218, nel senso che resti fermo l'aumento del decimo dell'ammontare della pensione sino a quando il figlio a carico del pensionato, se studente, compia i suoi studi.

(22586)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se e in qual modo abbia deciso o decida di dar adempimento ai molti impegni e promesse con cui sia lui sia il Presidente del Consiglio hanno reiteratamente manifestato il loro proposito di soddisfare le unanimi richieste della popolazione di Lungro (Cosenza), intese alla valorizzazione e all'ammodernamento della salina che costituisce da secoli l'unica risorsa economica del comune e l'unica fonte di occupazione e di lavoro dei suoi abitanti.

« Da anni la salina è in continuo decadimento, nonostante le sue potenziali possibilità produttive, e da anni aspetta di essere ammodernata nei suoi mezzi di estrazione: come hanno constatato, accedendo sul luogo, così l'onorevole Trabucchi come l'onorevole Fanfani.

« Con un suo ordine del giorno del 22 marzo 1962 il consiglio comunale di Lungro ha ancora una volta denunciato alle autorità competenti questo deplorabile stato di cose e ancora una volta ha chiesto che si faccia alfine luogo ai necessari e non più oltre prorogabili provvedimenti.

(22587)

« GULLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non sia informato che la strada provinciale n. 7 del Verrino, in provincia di Campobasso, è stata interrotta dalle frane nel tratto che unisce il comune di Poggio Sannita e la frazione

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

Villacanale al capoluogo di mandamento, Agnone; se, in conseguenza, non abbia impartito le disposizioni del caso perché il traffico su quella importante arteria del Molise venga al più presto ripristinato.
(22588) « SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti stia per adottare con l'urgenza del caso in favore della popolazione di Villacanale, frazione del comune di Agnone (Campobasso), dove l'edificio scolastico di recente costruzione e le case di abitazione di via San Giuseppe sono minacciate da grave movimento franoso, conseguente alle persistenti avversità atmosferiche.
(22589) « SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere — acquisiti gli elementi relativi al pesante movimento franoso che incombe sulla frazione Troilo, del comune di Pietrabbondante (Campobasso), a causa delle recenti avversità atmosferiche — quali provvedimenti urgenti intenda adottare perché sessanta famiglie, che hanno dovuto abbandonare le case, minacciate da crollo imminente, possano riavere la sicurezza di una propria casa di abitazione.
(22590) « SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, allo scopo di conoscere quali provvedimenti si intendano adottare a favore di quella burocrazia che nessun beneficio ha tratto, in materia di promozioni, dalla nota legge Pitzalis, cessata dall'aver vigore il 31 dicembre 1961.

« Difatti, da quest'anno gravissime sperequazioni si sono venute a creare nell'ambito della burocrazia tra coloro che di detta legge beneficiarono e la rimanente classe dirigente con conseguente grave lesione di diritti soggettivi sanciti anche dal disposto costituzionale.
(22591) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, allo scopo di conoscere quali provvedimenti intenda adottare il Governo a favore dei funzionari statali, grandi invalidi di guerra, ai quali nell'assegnazione delle sedi dovrebbe essere accordata la precedenza assoluta e non essere trasferiti se non a domanda; nonché per co-

noscere quali provvedimenti intenda adottare allo scopo di sanare la grave deplorabile lacuna che si riscontra nella legge delega, allorché, fra i titoli preferenziali, non annovera quelli combattentistici e relativi alla invalidità di guerra.
(22592) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, allo scopo di conoscere se, nel quadro dell'enunciato programma mirante alla moralizzazione della vita pubblica, si possano ulteriormente prendere in considerazione rapporti riservati inviati da superiori nei confronti del personale che, il più delle volte, viene colpito — senza possibilità di difesa — ingiustamente; e se, conseguentemente, si ravvisi l'opportunità di adottare idonee misure che, nella naturale salvaguardia degli interessi dell'amministrazione stronchino un deprechevole andazzo e tutelino il prestigio ed il decoro personale del funzionario, al quale, in ogni caso, dovranno essere forniti tutti i necessari elementi di giudizio ai fini della propria difesa e tutela.

« Ritiene l'interrogante che una sana amministrazione, ispirata ai fondamentali principi dello Stato democratico, non debba comunque consentire che la carriera del personale possa essere pregiudicata da rapporti il cui inoltro, per la clandestinità che ne pregiudica alla base la veridicità e l'obiettività, non dovrebbe neppure lontanamente essere permesso, essendo già assicurate sufficienti forme di autotutela alla pubblica amministrazione.
(22593) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, allo scopo di conoscere i motivi per cui non viene applicato l'articolo 10 del regio decreto-legge 5 aprile 1925, n. 441, riguardante il collocamento a riposo dei prefetti. L'applicazione di tale norma, ispirata a criteri di sana equità, e pienamente rispondente alle esigenze di servizio, sanerebbe anche la grave situazione di disagio creatasi nella burocrazia dell'Interno, dove ottimi funzionari sono ormai certi di non avere dinanzi a sé alcuna prospettiva di progressione in carriera; e ciò anche in considerazione del fatto che molti prefetti hanno raggiunto il vertice della carriera appena trentanovenni per favorevoli congiunture belliche e politiche disgiunte da un particolare merito personale.
(22594) « D'AMBROSIO ».

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere l'esatta situazione contabile e giuridica della cassa rurale e artigiana dell'agro romano in contrada Finocchio; quali provvedimenti siano stati presi dall'attuale commissario allo scopo di recuperare i crediti; per quali motivi la cassa non ha svolto quella funzione sociale insita nel proprio statuto. Ove risultassero fondate le voci che un gruppo di privati starebbe per impadronirsi dell'istituto allo scopo di trasformarlo in un secondo momento in società per azioni, l'interrogante chiede quali tempestivi provvedimenti s'intendono adottare. (22595) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se non intende dare disposizioni di revoca del provvedimento di trattenuta dello stipendio ai dipendenti della amministrazione finanziaria a causa dello sciopero effettuato per legittime rivendicazioni di carattere economico.

« L'interrogante intende sottolineare il fatto che solo il Ministero delle finanze ha adottato un così grave provvedimento nei confronti dei suoi dipendenti scesi in sciopero, arrivando persino a negare la corresponsione degli assegni familiari, mentre in una analogia precedente contingenza il ministro aveva disposto la trattenuta del solo stipendio base. (22596) « ALBARELLO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare nei riguardi del signor Francesco De Leo, rappresentante regionale della Campania della federazione italiana della caccia, denunciato per appropriazione indebita aggravata nonché di peculato, nella sua qualità di direttore responsabile ed amministratore del periodico venatorio *Venatoria Sud*, edito dalle cinque sezioni provinciali cacciatori della Campania, dal signor Papa Michele da Cicciano (Napoli).

« L'interrogante chiede inoltre di sapere quali provvedimenti sono stati o verranno adottati nei confronti del consiglio nazionale della federazione della caccia, che venne denunciato, dallo stesso signor Papa Michele, per il reato di atti d'ufficio e favoreggiamento personale nei riguardi del signor De Leo Francesco, il cui giudizio è innanzi alla procura della Repubblica di Roma.

« L'interrogante, di fronte a simili fatti, chiede se non sia il caso che il ministro disponga una accurata richiesta e che nel cor-

so di esso sospenda il direttivo della predetta federazione, nominando un commissario straordinario.

(22597)

« DI NARDO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se intende dare disposizioni per la sollecita sostituzione delle antiquate e pericolose carrozze ferroviarie del tipo 56 con quelle più moderne del tipo 6,68 o 7,73 sulla linea Mantova-Monselice.

« L'interrogante ricorda che il materiale adoperato in detta linea ha provocato le ripetute lagnanze dei viaggiatori.

(22598)

« ALBARELLO ».

Interpellanze.

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale, per sapere se non ritenga necessario, in mancanza della legge sul diritto di sciopero e per dare una interpretazione democratica alla Costituzione, di suggerire alle autorità di richiedere che le decisioni in materia siano realmente prese dai lavoratori, se possibile con *referendum*, e in ogni caso invitare le autorità locali a impedire che il diritto di sciopero si trasformi in una costrizione allo sciopero anche attraverso intimidazioni e violenze.

(1087)

« RAPELLI ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dei trasporti in merito all'annoso e grave problema della stazione di Bari-C delle ferrovie dello Stato.

« In particolare per sapere:

1°) quale valore deve attribuirsi a presunte decisioni prese in merito fuori della naturale sede parlamentare e governativa;

2°) quale interpretazione va data alle diverse e contraddittorie dichiarazioni rese alla stampa dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, da una parte, e dal presidente dell'amministrazione provinciale e dal commissario straordinario al comune di Bari, dall'altra;

3°) se la progettata soluzione, sia essa di « testa » o di « transito », mira a liberare completamente e definitivamente la città dal « fiume di ferro »;

4°) se i progetti in esame tengono conto, oltre che della spesa occorrente, anche dello sviluppo urbanistico della città;

5°) se, infine, il Governo è compreso della necessità di risolvere con estrema urgen-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

za un problema vitale non solo per la sicurezza e lo snellimento della circolazione stradale e del traffico urbano ma anche per lo sviluppo dei traffici tra il capoluogo ed il suo naturale retroterra.

(1088)

« SCARONGELLA, LENOCI ».

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.

AMADEI LEONETTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMADEI LEONETTO. Desidero sollecitare lo svolgimento dell'interrogazione Targetti sul concorso per titoli fra magistrati.

PRESIDENTE. Interesserò il ministro competente.

La seduta termina alle 21,5.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9,30 e 16,30:

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

RICCIO: Tutela giuridica dell'avviamento commerciale (498);

FODERARO ed altri: Riconoscimento giuridico dell'avviamento commerciale (240);

ANGIOY e ROBERTI: Riconoscimento giuridico dell'avviamento commerciale (1308);

— *Relatori:* Migliori, *per la maggioranza;* Preziosi Olindo, *di minoranza.*

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

Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272) — *Relatore:* Armato.

3. — *Votazione per la nomina di tre Commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza.*

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Ricostituzione del comune di Vigatto, in provincia di Parma (2565);

e della proposta di legge:

AIMI e BUZZI: Ricostituzione del comune di Vigatto in provincia di Parma (1647);

— *Relatori:* Russo Spena, *per la maggioranza;* Nanni e Schiavetti, *di minoranza.*

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

Disposizioni per l'aumento degli organici della Magistratura (*Modificato dal Senato*) (2025-B) — *Relatori:* Dante, *per la maggioranza;* Kuntze, *di minoranza.*

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Revisione dei film e dei lavori teatrali (*Modificato dal Senato*) (713-B);

e delle proposte di legge:

SIMONACCI e BORIN: Revisione dei film e dei lavori teatrali (2778);

GAGLIARDI ed altri: Revisione dei film e dei lavori teatrali (3031);

— *Relatori:* Bisantis, *per la maggioranza;* Barzini, Lajolo, Paolicchi, *di minoranza.*

7. — *Votazione per la nomina di:*

un membro effettivo in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa;

sei membri supplenti in rappresentanza della Camera all'Assemblea consultiva del Consiglio di Europa.

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

Sistemazione di spese impegnate anteriormente all'esercizio finanziario 1957-58 in eccedenza ai limiti dei relativi stanziamenti di bilancio (*Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato*) (2971) — *Relatore:* Vicentini;

Delega al Governo per il riordinamento del Ministero della difesa e degli stati maggiori, per la revisione delle leggi sul reclutamento e della circoscrizione dei tribunali militari territoriali (*Approvato dal Senato*) (3224) — *Relatore:* Buffone;

Norme per la disciplina dei contribuiti e delle prestazioni concernenti l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per gli impiegati dell'agricoltura (E.N.P.A.I.A.) (*Approvato dal Senato*) (2909) — *Relatore:* Bianchi Fortunato;

Assunzione a carico dello Stato di oneri derivanti dalle gestioni di ammasso e di distribuzione del grano di produzione nazionale

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 MARZO 1962

delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per conto dello Stato nella campagna 1954-55 (*Approvato dal Senato*) (632) — *Relatore*: Vicentini;

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

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

9. — *Discussione delle proposte di legge:*

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

Senatore MENGHI: Modifiche alla legge 15 febbraio 1949, n. 33, per agevolazioni tributarie a favore di cooperative agricole ed edilizie (*Approvata dalla V Commissione permanente del Senato*) (1926) — *Relatore*: Patrini;

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;

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

SERVELLO ed altri: Corruzione nell'esercizio della professione sportiva (178) — *Relatore*: Pennacchini;

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.

10. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

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

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. VITTORIO FALZONE
