

DXCII.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 29 MARZO 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL PRESIDENTE LEONE

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge:		DE PASQUALE	28520, 28522, 28531, 28533
(<i>Approvazione in Commissione</i>)	28498	SPATARO	28521
(<i>Deferimento a Commissione</i>)	28498, 28535	TOGNONI	28528
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):		SAMMARTINO	28529
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272)	28498	MARCHESI	28529, 28531
PRESIDENTE	28498, 28518, 28519, 28520	CANESTRARI	28532
ARMATO, <i>Relatore</i>	28498, 28528, 28530, 28531		
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i>	28503		
.	28516, 28517, 28518, 28519		
.	28520, 28528, 28530, 28531, 28533		
FRANCAVILLA	28517		
LOMBARDI RICCARDO	28517, 28525		
FIUMANÒ	28517, 28518		
ANGELINI GIUSEPPE	28518		
GEFTER WONDRIK	28518		
BOGONI	28518, 28519		
BOIDI	28518		
BALDELLI	28518		
DE MICHELI VITTURI	28518		
TROMBETTA	28518		
BIASUTTI	28518, 28527		
PAOLUCCI	28519		
DEGLI ESPOSTI	28519, 28521		
MATTARELLI GINO	28519		
CONCAS	28519		
COLASANTO	28519, 28528		
REALE GIUSEPPE	28519		
CASTELLUCCI	28519		
GIGLIA	28519		
POLANO	28519		
VEDOVATO	28520		
PUCCI ERNESTO	28520, 28533		
		Proposte di legge:	
		(<i>Deferimento a Commissione</i>)	28535
		(<i>Ritiro</i>)	28535
		Domande di autorizzazione a procedere in giudizio (<i>Annunzio</i>)	28498
		Interrogazioni e interpellanze (<i>Annunzio</i>)	28538
		Votazione per schede per la elezione di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza	28498 28510, 28533
		Votazione segreta del disegno di legge n. 3272 e della proposta di legge:	
		Testo unificato delle proposte di legge RICCIO, FODERARO ed altri, ANGIOY e ROBERTI: « Tutela giuridica dell'avviamento commerciale » (198-240-1308)	28536

La seduta comincia alle 16,30.

BIASUTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

(È approvato).

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Nella seduta di stamane la VII Commissione (Difesa) in sede legislativa ha approvato il seguente provvedimento:

« 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).

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. La VI Commissione (Finanze e tesoro) ha deliberato di chiedere che il disegno di legge: « Modificazioni al regime fiscale dei prodotti petroliferi » (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (2886), già assegnatole in sede referente, le sia deferito in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Annunzio di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso domande di autorizzazione a procedere in giudizio contro:

il deputato Pucci Anselmo, per il reato di cui all'articolo 290 del codice penale (*vilipendio dell'ordine giudiziario*) (Doc. II, n. 275);

il deputato Maglietta, per il reato di cui all'articolo 290 del codice penale (*vilipendio del Governo*) (Doc. II, n. 276):

Saranno stampate, distribuite e trasmesse alla Giunta competente.

Votazione per schede per la elezione di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto per la elezione di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza.

Estraggo a sorte i nomi dei componenti la Commissione di scrutinio.

(Segue il sorteggio).

Comunico che la Commissione di scrutinio risulta composta dai deputati Guerrieri Filippo, Amadei Leonetto, Amadei Giuseppe, Nicoletto, Franceschini, Barontini, Bisantis, Novella, Speciale, Ferrari Giovanni, Armosino e Failla; supplenti: i deputati Bianco e Lucifero.

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

Le urne rimarranno aperte e si proseguirà nello svolgimento dell'ordine del giorno.

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

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, nell'odierna seduta antimeridiana è stata chiusa la discussione generale ed esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Armato.

ARMATO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che, a conclusione di questo dibattito, si possa esprimere il più vivo compiacimento per le indicazioni emerse dal dibattito stesso, attraverso gli interventi di numerosi colleghi, tanto più che, anche quando si sentiva acuto il tono di parte, non è mancato l'impegno di approfondire le singole questioni sotto il profilo tecnico, economico e finanziario, quale serio concorso alla soluzione del grosso problema che dibattiamo.

Molti oratori hanno toccato temi di natura settoriale, altri hanno impostato il dibattito sul piano più generale di un esame di tutta la politica ferroviaria e dei trasporti, fino al punto da fare apparire questa discussione, per intensità di voci e varietà di argomenti, come una anticipazione del dibattito sul bilancio del Ministero dei trasporti.

Prima di entrare nel merito della questione, mi pare opportuno fare alcune considerazioni.

Non si può prescindere dal valutare nella sua implicazione politica la richiesta avanzata dal gruppo comunista attraverso il collega De Pasquale, intesa a rinviare la discussione di questo provvedimento per abbinarla a quella di altri disegni di legge già all'esame del Parlamento. L'onorevole De Pasquale ha parlato di sconnessione, di caos, di disfunzione, di una babele in materia di interventi pubblici nel settore dei trasporti. Devo ricordare all'onorevole De Pasquale,

non per amore di polemica, ma per ricostruzione obiettiva dei fatti, che, allorché analoga richiesta venne presentata in seno alla X Commissione e fu chiesto, in conseguenza, il necessario parere alla I Commissione, il rappresentante comunista della stessa I Commissione ebbe a concludere per « l'inopportunità di introdurre in questo disegno di legge la regolamentazione di materia toccante un settore diverso quale è quello della concessione di autolinee, per il quale è pendente presso la stessa X Commissione altro disegno di legge (n. 2864), proposto dal Governo e non ancora discusso, nel cui articolo 9 è contenuta norma del tutto contrastante con quella proposta ».

È legittimo, allora, domandarsi, dinanzi a tanto scandalo, dato che il partito comunista è un partito notoriamente ordinato e disciplinato, come mai, per non dire altro, questa eccezione di connessione per materia sia maturata con tanto ritardo; ritardo che rende legittimo il sospetto verso un tipo di manovra politica messa in atto al solo scopo di ritardare l'approvazione di un provvedimento tanto atteso, tanto necessario, davvero indilazionabile.

Fatta questa doverosa premessa, è motivo di soddisfazione registrare il pressoché unanime riconoscimento dello sforzo del Governo teso ad inquadrare questo provvedimento in un ben definito tipo di politica nel settore dei trasporti, quale componente preziosa di un impegno di programmazione economica capace di stimolare sempre più e sempre meglio lo sviluppo economico del nostro paese.

Tale è il riconoscimento che ci viene da parte dello stesso onorevole Riccardo Lombardi, quando nel suo intervento ha preso atto dell'impegno organico assunto dal precedente Governo nell'offrire alla decisione del Parlamento una serie di provvedimenti diretti a stabilire un corso nuovo nella politica ferroviaria, in modo da farne il perno di orientamento e di determinazione di una nuova politica dei trasporti.

Ed è doveroso riconoscere che, superata la lunga, obbligata fase della ricostruzione, tale esigenza è stata avvertita dall'onorevole ministro Ferrari Aggradi, quando alla Camera dei deputati, in occasione del dibattito sul bilancio del Ministero dei trasporti, così si è espresso: « È nostro intendimento agire in modo che la politica dei trasporti costituisca parte integrante e propulsiva della politica di sviluppo in corso. I trasporti rappresentano una delle strutture portanti dell'intero sistema economico e noi vogliamo che questa struttura

sia la più efficiente. A tale scopo, è fondamentale che la politica dei trasporti venga vieppiù conseguita con visione organica delle esigenze globali della nostra economia ed in vista degli obiettivi generali della politica economica ».

Un riconoscimento, dopo questa citazione, va fatto — perché è un riconoscimento concreto oltretutto doveroso — all'allora ministro dei trasporti onorevole Spataro, oggi presidente della X Commissione, quando in occasione della conclusione del dibattito sul bilancio del Ministero dei trasporti, esattamente il 18 luglio 1961, ricordava al Senato la presentazione di una serie di provvedimenti, tutti coordinati ed uniti in un unico contesto (la riforma strutturale, questo provvedimento riguardante il potenziamento, il rinnovamento e l'ammodernamento dell'azienda ferroviaria, un altro provvedimento di legge riguardante il risanamento del bilancio, ed infine un provvedimento di legge riguardante la concessione delle autolinee).

Nella stessa occasione l'onorevole Spataro forniva il rendiconto dei 650 miliardi già investiti nel precedente quinquennio e così concludeva: « Sono provvedimenti settoriali, ma costituiscono il presupposto essenziale perché una volta ordinati i singoli settori si possa indirizzare l'azione organica del Ministero verso gli obiettivi di una politica dei trasporti che lo sviluppo del paese e più ancora l'integrazione europea richiederanno. Il Governo, il quale ha anche avvertito, con la costituzione della commissione interministeriale per le comunicazioni, la necessità di una visione unitaria dei vari problemi, di essi vi proporrà con vivo senso di responsabilità le migliori soluzioni. Ciò che importa — sottolineava il ministro — è agire ogni giorno con la ferma volontà di dominare le soluzioni dei vari problemi, per soddisfare esclusivamente le esigenze della collettività nazionale ».

Tutto ciò ci fa dire in piena coscienza che, sia pur con qualche lentezza dovuta al tempo indispensabile per una elaborazione così tecnica e così complessa, da tempo i governi democratici si sono mossi per dare prospettive di soluzioni serie ed organiche a questo appassionato ed appassionante problema. Era un po' come andare contro tutta la corrente tradizionale consolidatasi nel nostro paese fin dal momento dell'unificazione, cioè durante quasi cento anni di vita, in cui la prevalenza dell'interesse privato, prima, e la dittatura fascista, dopo, affidavano la politica dei trasporti marittimi, stradali e fer-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

roviari e la politica delle comunicazioni in generale ad una regia che subordinava l'interesse della collettività a quello dei detentori della produzione agricola e industriale.

Ed io sento il dovere di ringraziare in modo particolare il collega onorevole Sorgi per l'indagine compiuta nel riuscito — mi sembra — tentativo di storicizzare il fenomeno. Ne ha ricavato oggettive indicazioni adatte al momento attuale, alle nuove esigenze, alle esigenze di una politica di sviluppo bilanciato in cui l'azione del Ministero dei trasporti diventa una grande componente di una politica programmata, intesa a favorire ed a accelerare la dilatazione del reddito nazionale nel perseguimento di una politica di redistribuzione di esso, sia per ceti sociali sia per territorio.

E, come giustamente riconosceva l'onorevole Riccardo Lombardi, ci troviamo dinanzi ad uno dei pilastri dell'economia nazionale. La buona scelta diventa una grande occasione per accelerare i tempi di un progresso che arrivi in ogni zona del territorio nazionale.

Chi parla aveva il dovere, nella stesura della relazione, di cogliere questi aspetti di una nuova politica. Non ha certamente la presunzione di dire di esservi riuscito, ma ha la tranquillità di avere ricercato, in uno sforzo di analisi, quanto era stato oggetto di studio, di elaborazione, di impegno politico, finanziario, tecnico ed economico. Non si tratta, quindi, onorevole Casalinuovo, di una relazione, come ella l'ha definita, di minoranza nelle motivazioni e di maggioranza nelle conclusioni. Si tratta e si è trattato di valutare l'impegno messo in atto dal Governo e dai precedenti governi secondo le possibilità tecniche e finanziarie consentite nel più vasto quadro delle esigenze emerse dalle valutazioni avvenute nel paese e nella stessa coscienza dei cittadini.

Le cose, le cifre, i motivi indicati nella relazione sono il risultato di un ampio dibattito avvenuto in sede di Commissione e che meritavano la più attenta meditazione e registrazione. L'attuale ministro dei trasporti, allora presidente della X Commissione, ha partecipato al dibattito lungo ed appassionato che si è svolto in seno alla stessa Commissione, che ci permette oggi di arrivare a serie conclusioni.

Le conclusioni emerse dal dibattito in Commissione riguardano, innanzitutto, l'impegno di collocare questo argomento nella più vasta politica della programmazione e

dello sviluppo del paese, nel rispetto delle indicazioni fornite dallo studio compiuto dalla commissione Longo-Onida-Saraceno con il concorso della direzione generale delle ferrovie dello Stato, sotto la direzione politica dell'allora ministro Spataro. Dalla rilevanza di alcuni dati ricavati dal piano di investimenti di 1.500 miliardi emerge, innanzitutto, l'impegno di inserire questa spesa di 800 miliardi nel più vasto quadro di un piano ben definito, ben articolato e che si articolava in una spesa per 1.090 miliardi destinati agli impianti fissi e per 386 miliardi al materiale mobile, di cui 493 per il riassetto e 983 per il potenziamento. Questa cifra trovava a sua volta questa suddivisione: 1.112 miliardi per la rete fondamentale, 146 per la rete complementare e 118 per la rete a scarso traffico.

In sintesi, gli obiettivi che il piano persegue sono: massimo impegno per la sicurezza degli impianti; adeguamento del parco ferroviario attraverso la messa in servizio di oltre 10 mila unità; impegno di pervenire ai 1.500 miliardi di programmazione al più presto possibile; presentazione del piano di opere al Parlamento per il necessario controllo. Quindi, non è affatto vero che vi sia stato il tentativo di sottrarsi al controllo del Parlamento, come ripetutamente da diverse parti è stato detto, facendo il discorso della « cambiale in bianco ».

Questo è il carattere del piano in ordine alle scelte e alle priorità e, soprattutto, il carattere del piano in ordine ad una distinzione merceologica circa la destinazione della spesa. E qui la discussione riguarda l'organo competente a decidere (nella valutazione della vecchia tradizione che dava e ancor oggi dà al consiglio d'amministrazione dell'azienda ferroviaria l'attribuzione di fornire pareri), rispetto ad una realtà nuova costituita da un disegno di legge che riforma e regola l'azienda ferroviaria. E la realtà nuova impone di registrare gli impegni sul piano degli investimenti in una coordinazione che si allarghi opportunamente anche agli altri ministeri; coordinazione unitaria in sede di Ministero dei trasporti, anche al fine di coordinare altre attività che fanno capo ad altri ministeri e che riguardano la politica dei trasporti.

Altro aspetto estremamente positivo a favore del Mezzogiorno è quello della garanzia di uno stanziamento corrispondente ai due quinti della spesa e, quindi, capace di assicurare notevoli commesse sul piano della industria meccanica e di quella siderurgica.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Infine, va ricordato il rinvio del grosso problema delle concessioni in materia di autoservizi e ferrovie ad appositi disegni di legge, in modo da fare di questi argomenti non soltanto — come diceva il collega degli Esposti — un esame per tangente, ma un esame serio e completo al fine di pervenire non già a soluzioni parziali, frettolose e improvvisate, ma a soluzioni definitive di tutta questa *veaxata materia*. E infatti, come era prevedibile, su questi argomenti si è sviluppato il dibattito e certamente da questi argomenti trarremo le conclusioni.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

ARMATO, *Relatore*. L'onorevole ministro Mattarella, nella sua responsabilità e di capo del dicastero dei trasporti e di componente di un Governo estremamente impegnato a superare le strozzature d'ordine economico e sociale che affliggono il paese, ci farà conoscere, con maggiore competenza, le scelte operative e le impostazioni che vorrà decidere. Ma è evidente, onorevole ministro, che le sue scelte restano condizionate dalla situazione aziendale in cui la sua azione politica si muove, cioè dalla situazione d'una azienda afflitta da uno scarso grado di produttività, come ha rilevato l'onorevole Bima. Io non sono perfettamente d'accordo su questo giudizio, poiché mi sembra alquanto frettoloso affermare la constatazione di una scarsa produttività. Questo mi sembra infatti un giudizio che non tiene conto (ed è quindi non del tutto valido) di certe esigenze e finalità di carattere sociale che costituiscono il motivo di essere dell'azienda ferroviaria sotto l'egida statale. Infatti, l'onorevole Bima, nel rappresentare il divario fra l'entrata e la spesa, ha espressamente dichiarato che il divario consiste nel rapporto di due a tre. Ma egli avrà valutato — io spero — che le tariffe, nonostante gli ultimi ritocchi, hanno raggiunto un massimo di 41 volte rispetto al livello prebellico per le merci, e di 36 volte per i passeggeri: valori molto inferiori alla svalutazione monetaria che si è avuta dal dopoguerra ad oggi. Se, ad esempio, una qualunque industria automobilistica italiana non avesse rivalutato i prezzi di vendita dei suoi prodotti, probabilmente nemmeno in queste aziende potremmo trovare oggi un alto grado di redditività.

Del resto, noi riconosciamo che le tariffe italiane, proprio per motivi di pubblico interesse, ancora oggi sono fra le più basse,

se non le più basse d'Europa. È quindi difficile, se non impossibile, realizzare un bilancio economicamente prospero. D'altro canto, bisogna anche tener presente gli esoneri eccezionali decisi dal fascismo, nonché l'onere per le pensioni che è passato negli ultimi sei anni da 65 a 90 miliardi annui, con un incremento medio annuo del 6,50 per cento.

L'impegno del Governo si è dimostrato anche in questa circostanza. Recentemente è stato approvato un provvedimento sulla risistemazione del bilancio. Il provvedimento si trova attualmente dinanzi al Senato. Si tratta di un tentativo, messo in atto da parecchio tempo, per individuare le cause di una gestione non florida.

Siamo d'accordo che anche in questo progetto di ammodernamento il ruolo del personale (si tratta di quasi 200 mila lavoratori) non può essere sottovalutato. Concordo quindi con l'onorevole Francantonio Biaggi nell'assicurare il rafforzamento del tradizionale spirito di corpo di quel personale; ma più che spirito di corpo vorrei chiamarlo attaccamento e amore alla azienda in un processo di amalgama di tutti i fattori della produzione per ridare al più grande complesso industriale dello Stato un grado di alta efficienza.

Penso però che deluderemmo le attese del paese se introducessimo in questa legge spese di carattere rivendicazionistico, le quali devono rientrare nel quadro delle richieste generali dei pubblici dipendenti o del bilancio ordinario.

Va rilevato ancora una volta il pericolo di non disporre del personale tecnico sufficiente per l'attuazione del piano, pericolo effettivo, che è purtroppo il risultato di una situazione che non è tipica del Ministero dei trasporti, essendo essa, a mio avviso, la conseguenza di una situazione di carattere generale che deriva dall'inadeguatezza strutturale e funzionale della pubblica amministrazione rispetto ai nuovi problemi della politica di sviluppo del nostro paese e al nuovo ruolo che la stessa pubblica amministrazione è chiamata ad assumere. La realtà è che i tecnici scappano dai pubblici uffici, la domanda è superiore all'offerta. E dinanzi ai concorsi che vanno deserti, a poco valgono gli espedienti suggeriti in quest'aula. Si tratta sempre di espedienti, perché un ingegnere cui verrebbe corrisposto uno stipendio di 70-90-100 mila lire al mese al grado iniziale, difficilmente entrerà in una azienda statale, sia questa anche la ferroviaria. E sappiamo che oggi le aziende private vanno alla ricerca non

di laureati, ma di laureandi in ingegneria, addirittura due o tre anni prima del conseguimento della laurea.

Si tratta di un problema di carattere generale che mi auguro il ministro trovi modo e possibilità di risolvere. Io ho qualche dubbio circa le soluzioni che sono state adottate, in quanto esse presentano i grossi difetti dell'espedito.

È necessario che questo problema venga risolto in una visione nuova anche del cosiddetto rapporto di pubblico impiego e della necessità (concetto affermato nel provvedimento per quanto riguarda la nuova riforma ferroviaria) di orientarci verso formule nuove di collaborazione, di lavoro, in modo che lo Stato abbia veramente e seriamente la possibilità di compensare adeguatamente questo personale per il lavoro così delicato, per la funzione così peculiare che viene da esso disimpegnata. Non è un argomento di carattere settoriale o particolare; da una buona soluzione potremo avere la garanzia di vedere attuato questo provvedimento. Diversamente corriamo il rischio che la « terapia d'urto », come l'ha definita l'onorevole Riccardo Lombardi, resti solo una speranza o una chimera. « Terapia d'urto », in modo da realizzare al più presto un miglioramento delle attrezzature d'esercizio, miglioramento che, oltre ad essere produttivamente redditizio, determina — come ho scritto nella relazione — « un aumento della potenzialità degli impianti nonché del grado di sicurezza in cui viene espletato il servizio ».

In questa impostazione vanno valutate le scelte e le priorità, evitando che una distribuzione rigidamente merceologica degli investimenti, senza nulla togliere alla razionalità del programma, possa pregiudicare possibilità di tempestivo intervento là dove si costituiscono, per programmazione generale, nuovi centri di sviluppo economico e industriale.

Noi riteniamo che per l'organicità della legge sia stato opportuno che il provvedimento non portasse alcuna elencazione di opere particolari. Questo non esclude che le richieste fatte dai colleghi che presentano carattere di priorità possano trovare il più opportuno accoglimento. Mi riferisco alla richiesta avanzata dagli onorevoli Sammartino e Sorgi del raddoppio della linea adriatica tra Ancona e Foggia. Mi riferisco alla richiesta avanzata dall'onorevole Bardanzellu per quanto concerne il grado e l'efficienza del servizio ferroviario in Sardegna, allo scopo di evitare che questa regione possa essere esclusa

o dimenticata o non giustamente valutata in questo programma di sviluppo economico. Mi riferisco a quanto ha detto in termini di priorità e di urgenza l'onorevole Colasanto, circa il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria, oltre a quanto ha affermato il collega Basile in merito alla Messina-Siracusa ed alla Siracusa-Palermo; ed a quanto ha sottolineato il collega Sammartino circa la variante ferroviaria Venafro-Cassino e al raddoppio della Sparanise-Ceprano, considerando per la Venafro-Cassino l'aspetto positivo della possibilità di far guadagnare ai viaggiatori in collegamento con Roma almeno un'ora di tempo.

L'onorevole Gitti ha sollevato il problema del trasferimento massiccio di migliaia di operai da una città all'altra per ragioni di lavoro e quindi ha parlato del dovere del Governo di assicurare a questi lavoratori condizioni di viaggio più tranquille, eliminando quelle vere e proprie avventure cui essi vanno quotidianamente incontro sulle linee sia del Mezzogiorno sia dell'Italia settentrionale.

Passiamo alle obiezioni sollevate da diversi oratori circa l'incapacità delle attrezzature meridionali di far fronte alle richieste di commesse derivanti dall'applicazione dell'articolo 7 della legge in esame. Mi pare che a questo interrogativo abbiano risposto con passione, con intelligenza, con dati precisi, molti dei colleghi intervenuti, e in modo particolare questa mattina l'onorevole Giuseppe Reale. Le riserve per il Mezzogiorno non devono ovviamente pregiudicare i tempi tecnici d'esecuzione del programma. Questo pregiudizio può benissimo essere evitato grazie ad un impegno, da parte del ministro dei trasporti, di realizzare, con i suoi colleghi di Governo e soprattutto con il ministro delle partecipazioni statali, il più assoluto coordinamento, in modo da consentire alle industrie siderurgiche e meccaniche dell'Italia meridionale una pronta corrispondenza ai tempi di consegna. È da evitare, comunque, che mediante la valvola delle cosiddette forniture, si realizzi un tipo di appalto che formalmente rispetta la legge, mentre la sostanza è violata dal fatto che la costruzione è dirottata o mantenuta altrove.

La scelta delle commesse, nel rispetto assoluto della percentuale stabilita, può essere ben determinata, evitando così il pericolo paventato di un diverso e più rilevante costo di produzione. Il ministro Mattarella, anche per le sue origini meridionali, è idoneo ad offrire certamente la migliore garanzia per il rispetto sostanziale della norma che viene

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

proposta con l'articolo 7 all'approvazione del Parlamento.

Il dibattito si è altresì acceso e si è particolarmente sviluppato su temi connessi con la legge in esame, ma che già costituiscono o costituiranno oggetto di provvedimenti legislativi separati. Ci riferiamo alle grosse questioni delle autolinee e delle concessioni in materia di ferrovie. Soprattutto gli onorevoli Marchesi, Casalnuovo, Giuseppe Reale, Riccardo Lombardi, Francavilla, Fiumanò hanno posto particolare e, qualche volta, drammatico accento sugli aspetti negativi di un regime di concessione di pubblici servizi a privati, alla luce dei luttuosi avvenimenti di Calabria, che hanno suscitato la commozione di tutto il popolo italiano, la solidarietà per i caduti e per le famiglie, l'indignazione per un sistema superato, oltre che nei fatti economici, nella stessa coscienza del cittadino.

La legge in esame non affronta, né può affrontare, il problema, senza correre il rischio di partorire provvedimenti affrettati ed insufficienti. Il ministro, dopo le dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio, preciserà ulteriormente il pensiero e l'indirizzo del Governo su una materia che attende ormai una radicale trasformazione.

Già in occasione della discussione sul bilancio, in data 18 luglio 1961, l'onorevole Spataro, nella sua qualità di ministro dei trasporti, giudicava il sistema stabilito dalla legge n. 1221 come un sistema superato, con questa testuale dichiarazione: « Occorre quindi riconoscere la necessità di porre allo studio nuovi provvedimenti per queste ferrovie. Ciò avrebbe il chiaro significato che il sistema di gestione, e forse perfino il sistema di esercizio, sono irrimediabilmente superati ». Desidero rendere atto di queste dichiarazioni all'onorevole Spataro: penso che gli ultimi avvenimenti, per il lutto e per il dramma che hanno portato in tante umili case, rendano sempre più urgente una soluzione definitiva.

Non posso trascurare di registrare che la percentuale delle reti in concessione nell'Italia meridionale arriva quasi al 50 per cento della rete ferroviaria complessiva; la stessa percentuale supera appena il 15 per cento nell'Italia settentrionale. Mi pare evidente che ci troviamo di fronte a forme granducali del monopolio privato, di chiara origine nordica, che non si capisce perché — o si capisce troppo bene — debbano trovare espressione di dominio nell'Italia meridionale.

Penso di esprimere l'opinione della maggioranza dei colleghi raccomandando al Governo una decisione che sia esclusivamente

ispirata al pubblico interesse, una decisione che abbia il carattere della definitiva rottura con la politica degli espedienti, una decisione urgente e corrispondente alle richieste manifestate dalle popolazioni interessate.

Altrettanto possiamo brevemente dire per quanto riguarda la concessione delle autolinee, integrative o sostitutive di rete ferroviaria. Ci soccorre in questo caso la relazione dei tre esperti, che così si esprime: « Le recenti importanti decisioni prese in ordine al problema autostradale costituiscono l'ultimo elemento di grande rilievo che si risolve in un nuovo elemento di perplessità per quanto riguarda le decisioni da prendere in materia ferroviaria ».

Queste perplessità di tre esperti di indubbia fama e distaccati dalla polemica politica, onorevole ministro, giacciono sul suo tavolo e impongono per la loro urgenza un chiaro discorso sul coordinamento dei mezzi, delle decisioni, dei finanziamenti su tutto l'arco della politica delle comunicazioni.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo sia questo l'insegnamento più rilevante che ci deriva dal dibattito di questa legge, dibattito ampio, appassionato, impegnato, ma che da ogni parte del Parlamento ha avuto questa conclusione: coordinare gli sforzi tra i diversi ministeri al fine di evitare dispersioni ed incertezze; programmare gli investimenti per recuperare il tempo forzatamente perduto accelerando al massimo il ritmo di esecuzione dei lavori e delle opere; sostituire ad una politica delle ferrovie la politica di tutti i trasporti, politica che diventi, in mano dello Stato, uno strumento di propulsione dell'economia nazionale.

A lei, onorevole ministro, è affidata la guida di questa politica. Ella ne ha tutti i titoli: ad una antica esperienza nello specifico settore ferroviario unisce doti di sensibilità politica che costituiscono obiettiva garanzia verso un nuovo passo avanti; un passo avanti che sia all'altezza dei nuovi tempi, cioè di una scelta politica che garantisca al nostro paese, in ogni settore, uno sviluppo bilanciato della sua economia ed assicuri alle ferrovie italiane il ruolo di una grande azienda posta esclusivamente al servizio della collettività nazionale. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

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

MATTARELLA, Ministro dei trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la replica del relatore, onorevole Armato, che ha accennato sia pure sommariamente, ma con

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

molto acume e chiarezza, ai vari problemi che sono affiorati nel corso della discussione generale, riduce sensibilmente il mio compito. Ed io desidero ringraziarlo vivamente non soltanto per il suo intervento di oggi, per il suo saluto ed augurio, ma anche per la relazione che accompagna il disegno di legge nel testo della Commissione.

Così desidero vivamente ringraziare gli onorevoli colleghi che sono intervenuti in questo dibattito, che è stato così largo, di così alto tono e sereno approfondimento, anche se esso è andato molto spesso al di là dei limiti che il disegno di legge comporta ed ai quali io desidero prevalentemente attermi. Devo ringraziarli per il contributo così chiaro e concreto che essi hanno portato al dibattito, contributo che sarà anche elemento e sussidio prezioso per chi deve apprestare, se il Parlamento approverà il disegno di legge che è davanti a noi, il piano degli 800 miliardi, finanziamento che non risolverà interamente i problemi delle nostre ferrovie di Stato, ma che potrà apportare all'ammodernamento, al riclassamento ed al potenziamento delle stesse una spinta concreta e notevole.

Desidero ringraziare gli onorevoli colleghi che hanno avuto l'amabilità di rivolgermi gentili parole augurali per questa mia nuova fatica, nella quale mi sforzerò di seguire l'esempio e l'impegno dei miei predecessori ed in maniera particolare dell'onorevole Spataro che, attraverso un'opera silenziosa, discreta, ma tenace e costruttiva ha gettato le basi non soltanto di questo disegno di legge, che ha presentato al Parlamento alcuni mesi fa, ma del riordinamento generale dell'azienda ferroviaria, per il quale ha presentato i vari disegni di legge che in buona parte, soprattutto per quel che riguarda il personale, sono stati già approvati ed in parte sono ancora davanti a questa Camera o davanti al Senato.

Ho il piacere di salutarlo alla presidenza della Commissione che ho avuto l'onore di tenere per quattro anni; avremo così modo in posizione diversa, ma non contrapposta, di continuare quella collaborazione che affonda le sue radici in una lunga amicizia che risale a tempi duri e lontani ai quali possiamo guardare sempre con commossa soddisfazione.

La discussione, elevata e serena, mi pare che abbia affermato e rivelato un apprezzamento pressoché generale sulla validità ancora attuale della ferrovia: ritengo infatti che anche le riserve dell'onorevole Bima non costituiscano una posizione completamente negativa nei confronti della funzione della

stessa. È stato confermato che la ferrovia è ancora oggi strumento efficiente ed indispensabile per la vita dei paesi, ma lo è soprattutto per il nostro che, per la sua configurazione geografica e per le sue lunghe distanze, non può vedere soddisfatti i suoi traffici che prevalentemente a mezzo dei servizi ferroviari.

Questa situazione particolare del nostro paese, ma anche il suo crescente e confortante sviluppo, pongono in primo piano oggi il problema dell'aggiornamento, dell'ammodernamento e del potenziamento delle ferrovie italiane. Desidero ribadire che non è esatto che in passato il Governo abbia quasi trascurato le ferrovie per favorire, come da qualcuno si è affermato, altri sistemi di trasporto, soprattutto perché ad impostazione privatistica. L'impegno d'oggi, per la verità, non fa che riallacciarsi a quello del passato, ma certamente con un intervento più massiccio, determinato dalla constatazione che l'accumulo di arretrato nella manutenzione e nei rinnovi che è stato determinato, come brevemente accennerò, non soltanto dalle scarse disponibilità finanziarie, ma anche dall'impegno pressante per la ricostruzione, ha reso acuta la situazione ferroviaria e ha posto il paese, e quindi il Governo ed il Parlamento, di fronte a doveri ed a compiti non procrastinabili; a nuovi impegni non soltanto urgenti, ma anche di vaste dimensioni. Essi, per altro, possono essere affrontati perché la situazione economica e finanziaria del paese, in costante espansione, lo consente. Lo sviluppo economico nazionale, che pone esigenze nuove e pressanti, fornisce ad un tempo una delle condizioni essenziali, quella della disponibilità finanziaria, per potere adeguatamente affrontare i problemi e per risolverli.

Dicevo che non è esatto che investimenti nuovi non fossero stati curati in passato per le ferrovie, perché soltanto in questi ultimi anni sono stati stanziati per nuovi investimenti ben 688 miliardi di lire, di cui 673 già impegnati e 15 per opere in corso di progettazione. Debbo ricordare che, già durante il periodo precedente in cui ho avuto la responsabilità della direzione del dicastero, cioè negli anni 1953-1955, furono impostate ed iniziate, e completate poi dal mio successore onorevole Angelini, le nuove elettrificazioni di alcune grandi linee, della Messina-Palermo, della Messina-Siracusa, della Bologna-Venezia, della Venezia-Milano e della Milano-Torino, che di per sé sole stanno quanto meno a testimoniare che le ferrovie non erano state dimenticate dal Governo e che per esse, anche

in quegli anni, la collettività ha fatto grossi sacrifici.

Ma, evidentemente, non si poté fare di più in quel periodo, perché le distruzioni operate dalla guerra, che determinarono nelle sole ferrovie dello Stato danni per un ammontare di circa 900 miliardi di lire, costrinsero a procedere con grande urgenza alla immediata ricostruzione ferroviaria, che assorbì tutte le disponibilità che l'erario pubblico poté destinare al settore.

Personalmente ho seguito da vicino quelle attività, accanto al mio predecessore, senatore Corbellini, che ne fu l'appassionato animatore, e potetti in quegli anni constatare direttamente come ogni possibilità venisse necessariamente da esse assorbita.

Il problema che ci sta davanti è molto grave, anche perché, pur nei periodi normali, gli stanziamenti medi annui per la manutenzione ed il rinnovamento della rete e del materiale rotabile si sono aggirati soltanto sui 35-40 miliardi, inferiori quindi alle necessità di una rete anche in condizioni perfette, mentre la nostra, purtroppo, risentiva già della sua stessa impostazione iniziale, costruita, come fu, in buona parte con una visione non completamente unitaria, qualche volta anzi con una visione frammentaria, nella seconda metà del secolo scorso. Nel 1905, quando fu creata l'azienda di Stato e furono nazionalizzate le reti ferroviarie principali, esse furono trovate, come risulta dalla pregevole relazione dell'ingegner Riccardo Bianchi, in condizioni di logoramento al disotto del normale, logoramento che non fu facile superare perché le vicissitudini varie della vita del paese non consentirono mai interventi massicci e risolutivi.

Oggi, quindi, il problema si pone in termini pressanti anche per il peso negativo di questi precedenti: da qui, la richiesta di questo sacrificio particolarmente oneroso per la collettività. Le ferrovie dello Stato, che avevano carenze originarie alle quali non fu posto rimedio durante i decenni susseguenti, si sono trovate a dover far fronte (ed è questo il punto sul quale desidero richiamare l'attenzione della Camera) ai traffici di un paese non soltanto cresciuto demograficamente, ma in espansione economica, soprattutto nell'ultimo decennio. Questo sviluppo pone problemi nuovi e ha rivelato un gravissimo squilibrio tra l'economia del paese, in prodigiosa crescita con il conseguente suo progresso, e la posizione pressoché statica della rete ferroviaria.

Vedremo, attraverso il richiamo di qualche cifra, quale sia stato il ritmo del traffico dell'ultimo decennio, e come l'averlo soddisfatto testimonia della capacità tecnica e dello spirito di sacrificio dei dirigenti e di tutto il personale dell'azienda ferroviaria, che, con senso di abnegazione e di apprezzata esperienza, vi ha saputo far fronte, pur nella inadeguatezza della struttura stessa della rete.

È questo che la commissione Longo-Saraceno-Onida, con l'ausilio prezioso degli uffici tecnici dell'azienda ferroviaria, ha constatato a base del piano da essa delineato, piano che è stato qui richiamato più volte dagli onorevoli colleghi intervenuti nel dibattito e che prevede una spesa di 1.500 miliardi.

Basterebbe, dicevo, per rendersi conto dello sforzo al quale l'azienda ferroviaria è stata chiamata, soprattutto in quest'ultimo periodo, richiamare soltanto alcune cifre per taluni settori e zone. Il traffico 1950-51 da e per l'estero è stato di 7 milioni di viaggiatori. Nel 1959-60 i 7 milioni sono diventati 17 milioni, con un incremento in un decennio del 144 per cento. Il traffico merci da e per l'estero, che nel 1950-51 è stato di 10 milioni di tonnellate, nel 1959-60 è stato di 19 milioni 200 mila tonnellate, con un incremento del 79 per cento. L'incremento è stato minore, ma ugualmente significativo per l'Italia meridionale, se pensiamo che la sola linea tirrenica, che aveva nel 1950 50 treni giornalieri, nel 1960 ne ha avuti 80 e che i traghetti, che nel 1950-1951 hanno trasportato 3 milioni 800 mila viaggiatori, nel 1959-60 ne hanno trasportati 5 milioni e 500 mila e che gli stessi hanno trasportato nel 1950-51 223 mila carri ferroviari e nel 1959-60 333 mila. Il traffico generale, poi, in milioni di unità-chilometro ha avuto il seguente andamento, che mi pare quanto mai eloquente: 1921-22: 15 miliardi e 200 milioni; 1938-39: 23 miliardi e 300 milioni; 1960-61: 43 miliardi e 400 milioni. È sufficiente il richiamo di queste cifre per rendersi conto che lo sforzo, che certamente andrà ancora crescendo, a cui la rete ferroviaria è stata chiamata e sarà ancora di più chiamata negli anni venturi, richiede un investimento massiccio, quell'investimento che la commissione Longo ha individuato in 1.500 miliardi, in ordine al cui impiego sono stati posti legittimamente dei quesiti da parecchi onorevoli colleghi, i quali si sono giustamente domandati se con un tale investimento la crisi delle ferrovie si risolvesse, se i 1.500 miliardi possano essere spesi in un

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

quinquennio o in un decennio e come essi vadano reperiti.

Desidero assicurare alla Camera che la commissione Longo-Saraceno-Onida e gli uffici tecnici qualificati delle ferrovie dello Stato ritengono che con una serie di investimenti ammontanti a 1.500 miliardi le ferrovie possano raggiungere un equilibrio sufficientemente stabile non soltanto per il traffico del momento, ma anche per quello futuro. Quando parliamo di traffico del futuro, evidentemente ci riferiamo al vicino futuro e non ai lontani decenni.

La cifra, come gli onorevoli colleghi sanno, non si è ritenuto di poterla immediatamente stanziare per intero, e il disegno di legge predisposto dal precedente Governo e presentato dal mio predecessore, onorevole Spataro, prevedeva pertanto un investimento di 800 miliardi in dieci anni. Il Presidente del Consiglio nel suo discorso programmatico ha già annunciato che a questo primo intervento si intende dare invece un decorso quinquennale, ed io sono lieto di poter comunicare alla Camera che il Governo accetta gli emendamenti che sono stati in questo senso presentati dagli onorevoli Spataro, Lombardi Riccardo, Colasanto e da altri colleghi della sinistra. Cioè il Governo ritiene di poter aderire a concentrare in un quinquennio l'investimento degli 800 miliardi, ma ritiene di non poter aderire ad un ulteriore aumento, come da qualcuno potrebbe essere auspicato, soprattutto in considerazione del fatto che in cinque anni si potranno spendere, e con un certo sforzo e con un particolare impegno, gli 800 miliardi, mentre non sarebbe possibile spendere di più, per quelle esigenze di tempi tecnici che in tutte le opere sono indispensabili e necessari, soprattutto quando si tratta di opere di tanta complessità e delicatezza come quelle che ci apprestiamo a compiere dopo che il Parlamento avrà dato la sua approvazione al disegno di legge.

Rimane il problema degli altri 700 miliardi. Da alcune parti si pensa che fin da questo momento lo stanziamento possa essere effettuato non per 800 miliardi, ma per 1.500. Da altri colleghi è stato proposto che, pur dovendosi rinviare ad altro provvedimento legislativo la ripartizione negli anni e l'iscrizione nel bilancio dell'azienda ferroviaria degli altri 700 miliardi, fin da questo momento alla delimitazione ed alla definizione della somma si dovrebbe arrivare. Devo comunicare alla Camera che il Governo ritiene che, pur essendo opportuno il mandato all'azienda ferroviaria di predisporre

un piano per 1.500 miliardi sulle linee della relazione della commissione Longo, oggi non sarebbe opportuno (anche perché urteremmo contro taluni limiti ed indirizzi che le due Camere si sono posti) procedere a stanziamenti oltre il quinquennio. Più opportuno appare che il problema venga visto ed inquadrato nella programmazione generale e che, con successivo provvedimento, dopo che il Parlamento sarà stato informato dello stato di avanzamento del primo piano quinquennale, si proceda all'ulteriore stanziamento, con la concreta fissazione della somma necessaria.

Quello di cui desidero assicurare la Camera, in risposta a quesiti che ripetutamente e da varie parti sono stati posti, è che gli 800 miliardi potranno essere — come dicevo — sia pure con un certo sforzo ed impegno già spesi nel quinquennio e che le industrie sono in condizione di poter fronteggiare le commesse relative e di poter effettuare le consegne necessarie. Per l'attuazione del piano qualche provvedimento si potrà rendere necessario, e su tale opportunità il Ministero porterà tutta la sua particolare attenzione.

È stato a tal proposito posto dall'onorevole Riccardo Lombardi il problema dell'utilizzo dei tecnici pensionati delle ferrovie, che certamente più di altri professionisti estranei potrebbero dare all'amministrazione una collaborazione particolarmente esperta e specifica, e si è accennato anche alla possibilità d'un allargamento delle piante organiche del personale tecnico. Debbo, a proposito di quest'ultima proposta, rilevare che purtroppo mancano i tecnici, non i posti in pianta. I posti in pianta potranno essere sufficienti, ma ne abbiamo molti non coperti; e il problema — come accennava poc'anzi il relatore onorevole Armato — ha proporzioni e dimensioni di carattere generale e costituisce uno di quei pericoli di strozzatura cui sono certo la nuova impostazione ed il nuovo impulso che si pensa di dare alla politica scolastica dovrebbero portare un valido rimedio.

Come saranno impiegate queste somme? Da parte di parecchi onorevoli colleghi si è posto il quesito, da parte di molti altri sono state avanzate delle proposte contenute anche in parecchi ordini del giorno, da taluni altri si è ritenuto di non poter firmare una cambiale in bianco e che dovrebbe essere il Parlamento a fissare le priorità ed a scegliere le opere da eseguire, quasi che il Parlamento debba sostituirsi all'esecutivo. Io assumo l'impegno che il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Governo non andrà al di là di quelle che sono le linee della relazione Longo e che le scelte saranno operate nell'ambito di essa, estrapolando per il primo quinquennio quegli investimenti che, in base a criteri strettamente tecnici ed economici, saranno ritenuti più urgenti.

Sono stati proposti degli emendamenti che fissano i settori di destinazione degli 800 miliardi. Il Governo accetta questi emendamenti, che evidentemente riducono sensibilmente la discrezionalità di scelta di cui alcuni colleghi possono essere preoccupati. Per dare però maggiore impegno all'inserimento della spesa nel programma generale, io stesso ho presentato un articolo aggiuntivo con cui si sottolinea che il piano va inserito nel più vasto programma generale e che alla sua approvazione concorreranno, oltre all'amministrazione delle ferrovie ed il ministro dei trasporti, anche quelli del bilancio e del tesoro. Secondo tale emendamento il piano sarà inserito nella relazione generale economica che il Governo presenta annualmente al Parlamento ed il ministro dei trasporti sarà tenuto a comunicare annualmente, in allegato al bilancio dell'azienda delle ferrovie dello Stato, lo stato di esecuzione del piano.

Con gli emendamenti cui ho accennato, e che il Governo accetta, vengono poste delimitazioni precise. Con essi si propone che al materiale rotabile siano destinati 320 miliardi, che 100 miliardi siano destinati al rinnovo dell'armamento e che un'altra somma cospicua, residua dopo altre minori assegnazioni, sia destinata alle varie opere ed ai vari impianti strettamente collegati con le esigenze di potenziamento del servizio, della celerità delle comunicazioni e della sicurezza delle stesse. Le altre voci esamineremo in dettaglio in sede di esame ed approvazione degli emendamenti.

In ordine alle varie località ed alle varie linee, desidero, come l'onorevole Riccardo Lombardi, non farmi suggestionare dalla tentazione di dare molte risposte affermative alle molte richieste che sono state avanzate, perché desidero non scendere ad una valutazione particolare e di dettaglio e mantenermi nell'impegno, che il Governo assume, che le scelte saranno operate con criterio di priorità strettamente tecnico, sia per le grandi linee di comunicazione sia, ed evidentemente in misura minore, anche per alcune linee di interesse locale. Ci dobbiamo evidentemente preoccupare in maggior misura delle grandi linee, soprattutto internazionali,

come delle linee suburbane delle varie città, soprattutto di quelle industriali, dove il problema dei trasporti va assumendo aspetti sempre più acuti, difficili e pressanti.

Direttrice fondamentale, dicevo, il potenziamento degli impianti, soprattutto nelle grandi dorsali e nelle linee di zone suburbane come in parecchie delle linee locali, nella certezza che gli altri problemi che hanno una minore urgenza e che vanno, attraverso un obiettivo ed approfondito esame di priorità, postposti a quelli da includere nel primo piano, troveranno certamente posto nel secondo piano quinquennale; senza per altro che vi debba essere da parte delle zone interessate motivo di dolersi di un ritardo che sarebbe ugualmente necessario anche se, invece di disporre di 800 miliardi, si disponesse sin d'ora di 1.500 miliardi, e se il piano, anziché essere articolato in due quinquenni, fosse unico e per la durata di un decennio, perché vi sono le necessità dei tempi tecnici operativi che non consentirebbero ugualmente di poter andare al di là di certi limiti negli investimenti e nei lavori.

Non ho difficoltà ad accennare (non specificando località e zone), affinché la Camera abbia la convinzione e la sensazione precisa che non si intende chiedere una delega di fiducia per strafare con criteri di eccessiva discrezionalità, che la somma che sarà stanziata per le opere fisse e per gli impianti sarà destinata, in linea di larga massima e salvo spostamenti marginali, ad un programma che, tra l'altro, prevede una spesa di circa 160 miliardi per il raddoppio di binari, di circa 25 miliardi per il quadruplicamento di binari, di circa 40 miliardi per gli impianti di segnalamento e di sicurezza, di circa 50 miliardi per impianti viaggiatori e merci, di circa 20 miliardi per l'adozione del sistema di trazione elettrica a corrente continua in alcune linee nelle quali la trasformazione è stata iniziata, e di circa 20 miliardi per l'eliminazione dei passaggi a livello. Quest'ultima è certamente una cifra inadeguata, ma deve essere considerata come un contributo della azienda ferroviaria all'attuazione di un più vasto piano alla quale certamente concorrerà anche il Ministero dei lavori pubblici.

È stato chiesto: come intendete reperire queste somme? Il disegno di legge è chiaro: attraverso prestiti. Ma — chiede l'onorevole Geffer Wondrich — di quale durata, ed a quale tasso d'interesse? Posso soltanto dirle, onorevole Geffer Wondrich, che la durata normale dei precedenti prestiti è ventennale, e che gli ultimi prestiti sono stati contratti al

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

tasso del 5 per cento e ad un costo effettivo complessivo che si aggira intorno al 6 per cento.

Gli oneri per il Tesoro saranno complessivamente di 800 miliardi, ripartiti nel periodo di durata dei vari prestiti, poiché, come la Camera avrà già notato, il rimborso dei prestiti, per la quota capitale, è a carico del Tesoro. Questo spiega anche l'infondatezza del rilievo dell'onorevole Delfino nei confronti delle affermazioni fatte dal mio predecessore, onorevole Angelini, il quale ebbe ad affermare che non si sarebbero più fatti lavori attraverso prestiti. Era chiaro che l'intendimento era che non si sarebbero fatti più prestiti a carico dell'azienda ferroviaria; e in effetti, pur eseguendosi le opere del piano attraverso prestiti, l'operazione grava sull'azienda solo per la quota di interessi (il che è logico, perché debbono essi gravare su chi utilizza gli investimenti), ma non per la quota capitale che è, come detto, rimborsata dal Tesoro.

Vi è la possibilità di reperimento di tali urgenti somme sul mercato? È quel che si chiedeva ieri l'altro dall'onorevole Riccardo Lombardi. Noi riteniamo che non si dovrebbero prevedere difficoltà nel mercato finanziario, sempreché negli stessi esercizi non si emettano troppi altri prestiti del genere e di rilevante importo. D'altro canto penso che sia opportuno, come è stato rilevato, che i prestiti che l'amministrazione non ha l'obbligo di contrarre negli esercizi previsti siano accesi non soltanto nel momento in cui il mercato finanziario, per un evidente dovere di valutazione generale, più facilmente li possa assorbire, ma anche nel momento in cui vi sia, da parte dell'amministrazione ferroviaria, l'effettivo e concreto bisogno di denaro per i pagamenti da effettuare. È poi esatto che ancora non sono stati completamente emessi i prestiti del precedente piano quinquennale, ma ciò è avvenuto perché ancora non sono maturati i termini previsti dalle rispettive leggi e perché, per altro, l'azienda ferroviaria non ha avuto e non ha bisogno di denaro per il pagamento dei lavori.

Un'altra limitazione viene posta con l'articolo 7, che prevede la riserva dei due quinti (quindi di 320 su 800 miliardi di lire) al sud, e per le forniture e per le opere. Desidero assicurare l'onorevole Bima che dagli accertamenti fatti risulta che, per quel che riguarda le industrie meridionali e le forniture da affidare ad esse, le stesse sono in condizioni di poterle assorbire, e i due quinti non rappresentano cifre superiori alle loro

capacità produttive, anche se, per determinati tipi di fornitura, ci potremmo trovare di fronte a qualche difficoltà. Ma queste si potranno eventualmente superare assegnando alle industrie del sud, che non potessero costruire locomotori *diesel* o elettrici, altro materiale mobile. Quello che è certo (a riprova del confortante progresso che il fatto denota) è che le industrie meridionali sono in condizioni di poter fronteggiare le commesse che in base alla riserva prevista dall'articolo 7 dovranno essere loro assegnate. Per quanto riguarda le opere neppure a dirlo, perché non mancano le necessità e le possibilità di impiego; sarebbero semmai inadeguati ed insufficienti i fondi.

Desidero assicurare gli onorevoli colleghi che evidentemente anche la quota riservata alle regioni meridionali sarà spesa con gli stessi criteri accennati di obiettività tecnica, senza dispersioni e con il fine precipuo di favorire l'avvicinamento sempre maggiore fra il sud e il nord, tenendo anche conto in maniera particolare della nuova realtà economica nella quale il piano deve inserirsi e nella quale questo notevole sacrificio della collettività deve essere inquadrato. La nuova realtà europea non ci pone soltanto di fronte alla necessità crescente di sempre più rapidi trasporti con i mercati della Comunità europea, ma ci pone anche di fronte alla necessità ed al dovere di misure coordinate ed organiche per una politica comune dei trasporti, che deve trovarci preparati a fronteggiare i nuovi impegni e le nuove esigenze che ne scaturiranno, non solo per gli aumentati traffici e per i maggiori scambi ma anche per i nuovi orientamenti che guideranno la politica comune dei trasporti.

Da parte di molti onorevoli colleghi sono stati richiamati taluni problemi di carattere generale. Desidero portarvi brevemente la mia attenzione, ritenendo che essi potranno essere discussi assai diffusamente nella sede più idonea, che è il dibattito sul bilancio del Ministero dei trasporti.

Desidero dire che il Governo è consapevole della necessità di affrontare il problema di un maggiore coordinamento e di una maggiore semplificazione e chiarezza nella politica dei trasporti, e quindi nella delimitazione delle varie competenze ministeriali. Questo problema sarà oggetto di pronta e particolare attenzione.

In ordine poi alla riforma di struttura ed ai problemi del bilancio dell'azienda ferroviaria, debbo soltanto ricordare, come è stato fatto poc'anzi dall'onorevole Armato, che già

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

l'onorevole Spataro ha presentato, insieme con i disegni di legge sul personale (quelli sulle piante organiche, sui ruoli aperti, sulle competenze accessorie che abbiamo approvato e sono già in vigore), anche tre altri provvedimenti, il primo sul riordinamento dell'azienda, il secondo sul risanamento del bilancio, che è stato approvato dalla Camera e che si trova dinanzi al Senato, ed il terzo sul riordinamento della disciplina delle autolinee. Essi, pur essendo provvedimenti distinti, fanno parte, come è stato riconosciuto con positivo apprezzamento, di una stessa visuale organica e di uno stesso sforzo diretti a rendere più coordinata la politica di tutto il settore dei trasporti terrestri.

Altro problema richiamato da parte di parecchi onorevoli colleghi, con accenti commossi per recenti disastri, è quello delle ferrovie concesse. Anche per esso debbo dire che non è questa la sede opportuna per potercene ampiamente occupare. Posso però ribadire che è negli intendimenti del Governo, per altro già preannunciati dall'onorevole Spataro con la dichiarazione richiamata poc'anzi dall'onorevole Armato, di affrontarlo per stabilire quali provvedimenti di rinnovo, di sostituzione, eventualmente anche di riscatto possano e debbano essere proposti od adottati. È chiaro che il problema va visto, anche per le notevoli dimensioni degli oneri finanziari che comporta, nel quadro di quelle graduatorie di cui una politica di piano deve preoccuparsi, e quindi nel quadro della programmazione attorno a cui, in concreto, il Governo si prepara a lavorare. È evidente che tra i problemi delle ferrovie concesse in primo piano è quello delle Calabro-lucane, riportate dolorosamente all'attenzione dell'opinione pubblica del paese dai tragici avvenimenti del dicembre dello scorso anno, che sono costati la vita a decine di giovani studenti e di lavoratori, alla cui memoria va il pensiero commosso del Governo.

Accenni sono stati pure fatti ai problemi del trasporto su strada, con apprensione da parte di taluni, e da altri con accenti appassionati di particolare simpatia per i servizi automobilistici, come ha fatto l'onorevole Bima, con una visione di costante coerenza del problema della quale gli devo dare atto. Su questo argomento ricorderò che, essendo pendente davanti alla Camera il disegno di legge sulla nuova disciplina delle autolinee, per la cui trattazione sono a disposizione della Commissione competente e della Camera, i relativi problemi debbono essere approfonditamente discussi in quella sede.

Desidero soltanto aggiungere, dato che qualche volta si lamenta quasi un atteggiamento supino delle ferrovie o del Ministero dei trasporti di fronte alla crescita improvvisa e rapida delle autolinee, che essa non è stata dovuta ad un atteggiamento di inconsapevole passività del Ministero, ma alla situazione stessa e ai progressi stessi dell'automobilismo. Nell'immediato dopoguerra, quando la rete ferroviaria era pressoché ferma se non distrutta, sorsero spontaneamente e fortunatamente varie autolinee, che evidentemente non era più facile ridimensionare con poteri d'imperio. Un certo riordinamento e coordinamento si è avuto anche attraverso l'opera della commissione delle concorrenze, nella quale le ferrovie sono validamente rappresentate e nella quale il loro traffico è validamente difeso.

E non solo la richiesta del mantenimento, ma anche quella di autolinee nuove sono avanzate molto spesso, più che dagli stessi concessionari, dalle popolazioni, dagli enti locali, che le reclamano; e le reclamano per i maggiori vantaggi che per talune comunicazioni le autolinee assicurano, soprattutto nell'Italia meridionale e nelle zone centrali montuose, dove le ferrovie si trovano con gli scali ferroviari lontani dagli abitati. Tale lontananza appesantisce i costi e gli inconvenienti terminali del viaggio, sia per il trasporto dei viaggiatori sia per quello delle merci, creando ragioni obiettive che fanno molto spesso, specie per i viaggi corti e medi, preferire il servizio automobilistico a quello ferroviario. Ritengo che il problema meriti di essere affrontato ed approfondito; la premura con la quale il ministro Spataro aveva già presentato il disegno di legge denota come una tale esigenza fosse e sia vivamente sentita.

Ho preso conoscenza dell'ordine del giorno Riccardo Lombardi che si riferisce soprattutto a due ipotesi di notevole interesse: quella delle autolinee sulle autostrade, che pone dei problemi nuovi, e quella della riserva dei servizi sostitutivi ed integrativi del servizio ferroviario alle ferrovie dello Stato. Accetto la parte conclusiva dell'ordine del giorno, cioè l'impegno politico della sospensiva di qualunque concessione di autolinee sulle autostrade e della concessione a privati delle autolinee sostitutive ed integrative. Non posso però accettare i «considerando», per il solo fatto che la loro accettazione significherebbe quasi definire un problema che rimane aperto e deve essere approfonditamente discusso.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

LOMBARDI RICCARDO. L'importante è che la sua soluzione non sia pregiudicata.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Posso assicurarle che il Governo assume l'impegno che la soluzione del problema non sarà pregiudicata da nuove concessioni.

Altri problemi sono stati toccati. Di essi avremo occasione di occuparci diffusamente in sede di esame del bilancio di previsione del Ministero dei trasporti. Debbo però una risposta all'onorevole Bima a proposito di alcuni rilievi fatti ieri ed ai quali poc'anzi ha accennato il relatore onorevole Armato, e cioè il fatto che i costi aumentino in percentuale maggiore dei ricavi. Ciò non denota che vi sia una politica economica aziendale involutiva. Bisogna che teniamo presente che i costi, soprattutto in conseguenza dell'aumento delle piante organiche e delle retribuzioni del personale, e ciò per le maggiori esigenze del servizio e per il maggior bisogno di unità lavorative in relazione alla riduzione delle ore di lavoro ed al riposo infrasettimanale, hanno determinato un aumento sensibile della spesa, che l'azienda ha in buona parte assorbito con l'aumento della sua produttività e con parecchie economie ricavate dalla semplificazione di taluni servizi.

Purtroppo, onorevoli colleghi, il problema delle ferrovie, le difficoltà e la crisi in cui esse si dibattono e le ragioni di queste sono quasi endemiche, ed infatti non sono soltanto di carattere nazionale. Molte delle cause sono quelle cui accennava poc'anzi l'onorevole relatore, e la causa principale alla quale tutte queste concause si riportano è la funzione civile e sociale che le ferrovie assumono e che spiega il perché di determinati livelli tariffari ed il perché del mantenimento di determinate linee e di determinati impegni che la ferrovia deve coprire anche quando economicamente essi non sono redditizi, ma anzi assai deficitari.

Il *deficit* — come ho accennato — non è soltanto delle ferrovie italiane. Se ella, onorevole Bima, dà uno sguardo alle varie pubblicazioni in proposito, si accorgerà che tranne le ferrovie olandesi e svizzere tutte le altre reti ferroviarie si trovano nella stessa situazione di grave crisi di bilancio in cui si trovano le ferrovie italiane...

BIMA. L'essenziale è non essere fatalisti.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. ... proprio in ragione di quelle alte funzioni sociali cui le ferrovie assolvono e che determinano gravi oneri alla collettività. Io mi auguro che di questi nuovi investimenti anche il bilancio delle ferrovie possa risentire favo-

revolmente, oltre che l'esercizio e la sicurezza.

L'onorevole Giuseppe Reale, concludendo stamattina il suo appassionato discorso, ha accennato ai rapporti umani tra coloro che gestiscono le ferrovie e coloro che di esse si servono. Desidero aggiungere che anche i rapporti umani all'interno della stessa azienda ed i rapporti tra dirigenza e personale devono essere al centro delle nostre attenzioni e delle nostre preoccupazioni. Ho avuto occasione di presiedere già una riunione di tutti i direttori compartimentali della rete e di tutti i direttori centrali. Con essi abbiamo avuto occasione di esaminare a fondo i problemi del personale in ordine al numero, ai turni di lavoro, ai congedi (circa i quali la scarsità del numero dei dipendenti ha determinato degli arretri che preoccupano i sindacati come preoccupano l'azienda). Avrò modo di incontrarmi con i rappresentanti sindacali nei prossimi giorni.

Mi auguro che, così come è stato fatto dal mio predecessore, rapporti di armonia e di collaborazione possano essere stabiliti, perché penso che a nulla varrebbero gli 800 o i 1.500 miliardi spesi nell'azienda se l'uomo, se il personale che ne è al centro e ne deve essere guida non dovesse lavorare con quella tranquillità psicologica e con quella serenità spirituale che sono anche date dai rapporti umani, ispirati a comprensione e reciproca lealtà, che devono animare una grande azienda. Anche a questo mi auguro di poter dare il mio modesto contributo, nell'interesse dell'azienda ferroviaria e per il suo potenziamento, ma soprattutto nell'interesse del paese, che l'azienda ferroviaria sarà ancora lieta e fiera di poter continuare a servire. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

Chiusura della votazione per schede.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto per la elezione di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza. Invito la Commissione di scrutinio a procedere, nell'apposita sala, allo spoglio delle schede.

Si riprende la discussione.

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

FRANZO, *Segretario*, legge:

« La Camera,

considerato che il piano di ammodernamento delle ferrovie dello Stato non prevede

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

la soluzione dei gravi problemi inerenti alla rete ferroviaria in concessione, che rappresenta un quarto della intera rete ferroviaria nazionale;

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 ».

FRANCAVILLA, 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, VACCHIETTA, PUCCI ANSELMO, DI PAOLANTONIO, LAJOLO, MONTANARI SILVANO, FAILLA, ANGELUCCI, BARDINI, BECCASTRINI, CAPONI, ANGELINI GIUSEPPE, MONTANARI OTELLO, BARONTINI.

« La Camera,

considerato che il disegno di legge in discussione non prevede interventi in direzione del settore delle ferrovie in concessione;

ricordata la gravità del disastro della « Fiumarella », accaduto il 23 dicembre 1961, sulla rete delle ferrovie calabro-lucane, gestita in concessione dalla società delle strade ferrate del Mediterraneo, disastro che ha provocato la morte di 71 cittadini calabresi;

tenuto conto che, a causa soprattutto dello stato di inefficienza delle linee di dette ferrovie, altri disastri erano già avvenuti negli anni decorsi, con dolorose perdite di vite umane ed altri incidenti, anche se di minor conto, sono successivamente avvenuti;

considerato che lo Stato, solo negli ultimi 12 anni, ha erogato più di 20 miliardi per rimborso dei 9/10 dei disavanzi annuali di esercizio delle suddette ferrovie, oltre a

sovvenzioni e contributi finanziari rilevanti, senza che si sia ottenuto lo scopo dell'ammodernamento delle ferrovie e dell'adeguamento ai fini del servizio;

tenuto conto che gli scopi istitutivi delle ferrovie in concessione calabro-lucane non sono stati ottenuti a causa dello stato di inadeguatezza in cui dette ferrovie si trovano e, pertanto, esse non corrispondono ai fini del progresso economico e sociale delle popolazioni interessate;

tenute presenti le proteste e le richieste unanimi delle popolazioni, dei sindacati, degli enti locali e dei parlamentari delle regioni interessate, tendenti ad ottenere la statalizzazione e l'ammodernamento delle ferrovie calabro-lucane,

impegna il Governo:

a) ad esercitare subito nei confronti della società per le strade ferrate del Mediterraneo la revoca delle concessioni dell'esercizio delle ferrovie calabro-lucane, ivi compresi i servizi automobilistici gestiti dalla medesima società direttamente o attraverso collegate o concessionari privati operanti nella zona di competenza;

b) a nominare per la gestione un commissario governativo affinché continui l'esercizio e predisponga i provvedimenti più urgenti per l'ammodernamento delle ferrovie calabro-lucane in concessione;

c) a prevedere, in base alle norme di legge vigenti, il passaggio, entro un anno, allo Stato delle ferrovie calabro-lucane e la loro gestione da parte dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;

d) a predisporre, contemporaneamente alla revoca e al passaggio della gestione all'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, un piano per l'ammodernamento, riclassamento, rinnovamento e completamento della rete ferroviaria delle calabro-lucane, sulla base dei fini originari istitutivi della legge n. 580 del 1910, per dare un efficiente sistema di trasporti, che serva al progresso economico e sociale delle regioni interessate ».

FIUMANÒ, GULLO, MICELI, BIANCO, MESSINETTI, GREZZI, MISEFARI, ALICATA, DE PASQUALE, FRANCAVILLA, SFORZA, KUNTZE, ANGELINI LUDOVICO, DEL VECCHIO GUELFI ADA, DE GRADA, ADAMOLI, CALVARESI, DEGLI ESPOSTI, DI PAOLANTONIO, MARCHESI, MONTANARI SILVANO, PUCCI ANSELMO, POLANO, RAVAGNAN, VIDALI, ASSENNATO, CONTE, CALASSO, MAGNO, ROMEO.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

« La Camera,

considerata la necessità del potenziamento delle linee ferroviarie Ancona-Roma, Pesaro-Fano-Urbino, Pergola-Fabriano, Albacina-Civitanova Marche, Ascoli-Porto d'Ascoli, ai fini di una politica di sviluppo economico-sociale della regione marchigiana,

impegna il Governo

a potenziare l'intera rete ferroviaria marchigiana e particolarmente:

- 1°) a raddoppiare la linea Ancona-Roma;
- 2°) a completare la ricostruzione del tronco Pergola-Fermignano, danneggiato da eventi bellici;
- 3°) ad elettrificare la tratta Albacina-Civitanova Marche ».

ANGELINI GIUSEPPE, BEI CIUFOLI ADELE, SANTARELLI ENZO, CALVARESI, SANTARELLI EZIO.

« 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 ».

GEFTER WONDRIK.

« La Camera,

constatando come dalla discussione del disegno di legge relativo al rinnovamento, ri-classamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, emerge la urgenza di risolvere parallelamente il problema delle ferrovie in concessione a privati in modo coerente con il constatato fallimento della politica di aiuti e sovvenzioni finora praticata;

ravvisando, in ogni caso, la urgenza e la necessità di revocare le concessioni alla società per le strade ferrate del Mediterraneo, relative all'esercizio delle ferrovie calabro-lucane, nonché dei servizi automobilistici viaggiatori di linea gestite dalla stessa società, a causa del pessimo stato di manutenzione degli impianti, che ha provocato una serie di gravi incidenti e disastri, dei quali ultimo quello verificatosi sulla linea Cosenza-Catanzaro il 23 dicembre 1961,

impegna il Governo

a definire e precisare al più presto e in ogni caso in sede di discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti

— nel quadro della programmazione generale — le concrete iniziative da adottare in proposito ».

MANCINI, BOGONI, CONCAS, PRINCIPE, MARIANI, GUADALUPI, MINASI, LANDI, SCARONGELLA, FABBRI.

« La Camera,

riconosciuta la necessità degli interventi dello Stato nel settore dei trasporti al fine di potenziare le infrastrutture, favorire lo sviluppo delle attività industriali, commerciali e turistiche, assecondare l'espansione urbanistica e turistica dei centri balneari, verso cui si indirizza in volume sempre maggiore il flusso turistico interno e internazionale,

invita il Governo

a porre nel novero delle opere di rinnovamento e potenziamento delle ferrovie lo spostamento a monte del tratto della linea ferroviaria adriatica dal chilometro 142 a nord di Pesaro al chilometro 182 a sud di Senigallia ».

BOIDI, FORLANI.

« La Camera

invita il Governo

a voler disporre perché nell'attuazione del piano di rinnovamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato si proceda alla ricostruzione del tratto ferroviario Pergola-Cagli-Fermignano e al potenziamento di tutto il sistema delle linee ferroviarie interne della regione marchigiana (Civitanova-Macerata - Fabriano - Pergola - Cagli - Urbino - Fabriano-Fano) condizione imprescindibile dello sviluppo economico dell'entroterra marchigiano ».

FORLANI, BOIDI.

« La Camera

invita il Governo:

1°) a procedere urgentemente al rinnovamento e potenziamento delle linee ferroviarie esistenti in Umbria;

2°) a mettere in programma la ricostruzione o costruzione di quei tronchi ferroviari da cui dipende l'inserimento nella rete nazionale di importanti centri oggi isolati e il congiungimento dell'Umbria con importanti nodi nazionali;

3°) ad attuare subito, per le località non collegate a mezzo della ferrovia, altre soluzioni che corrispondano ai bisogni delle popolazioni per idoneità, rapidità, frequenza e precisione oltre che per equità di tariffe ».

BALDELLI.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

« La Camera

invita il Governo,

a provvedere, nel quadro del potenziamento ferroviario, al raddoppio della linea Trieste-Udine-Tarvisio ».

DE MICHELI VITTURI.

« La Camera

raccomanda al Governo

che nella progettazione ed esecuzione pratica del piano decennale, soprattutto per i lavori che, come nella riviera ligure di ponente, interessano le grandi comunicazioni con l'estero ed investono zone di particolare valore ed interesse turistico anche in rapporto alla concorrenza di stazioni estere limitrofe o vicine di soggiorno turistico, si abbia riguardo alle esigenze urbanistiche e turistiche delle zone medesime, ad evitare che un sacrificio di tali esigenze, anche se apparentemente compensato da un minor costo delle opere ferroviarie progettate, determini una dannosa ripercussione sul gettito valutario e sul reddito turistico nazionale ».

TROMBETTA, BIAGGI FRANCAANTONIO.

« La Camera,

considerata l'importanza che assume il traffico ferroviario, particolarmente nelle regioni di confine;

tenuta presente l'urgenza di migliorare e potenziare le comunicazioni ferroviarie con l'Europa centrale,

invita il Governo

a provvedere:

1°) a completare il raddoppio della linea ferroviaria Venezia-Trieste;

2°) al raddoppio della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio;

3°) al raddoppio della linea ferroviaria Trieste-Gorizia-Udine;

4°) a completare l'armamento della parzialmente costruita linea ferroviaria Udine-Venezia nel tratto Udine-Portogruaro ».

BIASUTTI, ARMANI, MARTINA.

« La Camera

invita il Governo:

1°) a risolvere senza ulteriori indugi il problema dello spostamento degli impianti ferroviari di Pescara che non può più essere differito perché di vitale importanza per gli interessi di quella di città e della intera regione abruzzese;

2°) a portare a compimento con la massima sollecitudine i lavori per la costruzione

del doppio binario sulla linea Ancona-Pescara-Foggia;

3°) ad astenersi dal disporre la soppressione delle linee che percorrono l'interno della regione abruzzese;

4°) ad ammodernare ed a potenziare - ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221 - la ferrovia a scartamento ridotto Pescara-Penne che ha 80 anni di vita e che tra i tanti vantaggi offre anche quello di assicurare nella stagione invernale il traffico e le comunicazioni del capoluogo con tutti i paesi della vallata del Tavo;

5°) ad approvare al più presto la già predisposta regolamentazione del trattamento normativo, economico e previdenziale del personale dipendente dalle ferrovie e tranvie esercitate dall'industria privata;

6°) a eliminare le gravissime, incredibili, inique, sperequazioni esistenti nel trattamento economico del personale ferroviario in quiescenza;

7°) a disporre che ai familiari dei periti ed agli scampati del disastro ferroviario di Castelbolognese venga corrisposto al più presto l'indennizzo che a essi compete e che nel frattempo venga loro versata una congrua provvisoria da imputarsi nella liquidazione definitiva dei sofferti danni ».

PAOLUCCI.

« La Camera,

rilevata l'importanza e l'urgenza che il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato venga modificato rispetto alla sua odierna struttura ed investito dei più ampi poteri deliberativi;

richiamata l'attenzione del Governo sulla necessità di una riforma istituzionale dell'azienda delle ferrovie dello Stato atta a garantirne il rinnovamento e lo sviluppo nel quadro di una politica nazionale dei trasporti a cui l'intervento diretto dello Stato dia giusto equilibrio mediante un adeguato coordinamento dei sistemi e degli investimenti;

auspicato un riordinamento di tutte le competenze relative ai trasporti sotto la direzione unica del Ministero omonimo,

impegna il Governo

a predisporre tale riordinamento e ad investire quanto prima le Assemblee legislative ».

DE PASQUALE, DEGLI ESPOSTI, MARCHESI, POLANO, ADAMOLI, VIDALI, RAVAGNAN, FRANCAVILLA, FIUMANÒ, DI PAOLANTONIO, MONTANARI SILVANO, PUCCI ERNESTO, CALVARESI.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

« 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 ».

DEGLI ESPOSTI, MARCHESI, DE PASQUALE, POLANO, ADAMOLI, VIDALI, RAVAGNAN, FRANCAVILLA, FIUMANÒ, PUCCI ANSELMO, DI PAOLANTONIO, MONTANARI SILVANO, CALVARESI.

« La Camera,

riconosciuta la opportunità di accogliere le richieste degli enti e delle popolazioni della riviera adriatica di Romagna,

invita il Governo

a realizzare lo spostamento a monte del tronco ferroviario Ravenna-Rimini ».

MATTARELLI GINO, ZACCAGNINI, ANDREUCCI, BABBI.

« La Camera,

discussi i problemi relativi all'ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria;

ritenuto che gli autoservizi viaggiatori sulle autostrade nonché gli autoservizi su strada ordinaria sostitutivi e integrativi delle linee ferroviarie sono strettamente complementari con la rete delle ferrovie, ai fini del suo ammodernamento e potenziamento;

affermata l'opportunità che la disciplina delle pubbliche autolinee sia modificata nel

senso di riservare allo Stato l'esercizio degli autoservizi anzidetti;

fatta riserva di risolvere tale problema, contestualmente con quello del necessario riconoscimento del potere di concessione ed esercizio dei trasporti di linea aventi interesse locale a regioni, province e comuni e loro consorzi in sede di discussione del disegno di legge n. 2864 sulla disciplina delle pubbliche autolinee, di cui sottolinea l'urgenza;

impegna il Governo

a non concedere a terzi, fino a che la nuova disciplina sulle autolinee non sia stata approvata, l'esercizio di nuove autolinee viaggiatori svolgentisi in tutto o in parte su tracciati autostradali e ad assegnare all'azienda ferroviaria l'esercizio diretto o indiretto degli autoservizi sostitutivi e integrativi della rete ferroviaria, a norma del regio decreto-legge 15 dicembre 1931, n. 1575 ».

CONCAS, LOMBARDI RICCARDO, BOGONI, MANCINI, LANDI, SCHIANO, FABBRI, RICCA.

« La Camera,

constatata la necessità di potenziare i posti organici di pianta del personale direttivo, impegna il Governo

ad adottare con tutta urgenza provvedimenti in tal senso ».

BOGONI, LOMBARDI RICCARDO, CONCAS, MANCINI, LANDI, SCHIANO, FABBRI, RICCA.

« La Camera,

considerata l'opportunità che il rinnovamento, riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato, sia coordinatamente accompagnato da analoghi provvedimenti per le ferrovie secondarie,

invita il Governo

a predisporre di urgenza una nuova adeguata sistemazione tecnica, giuridica ed amministrativa di tutte le ferrovie comunque concesse.

Invita, inoltre, il Governo

a dare assoluta precedenza alla ultimazione dei raddoppi dei binari delle due linee longitudinali: adriatica e tirrenica, eliminando, per quest'ultima, la strozzatura di Cava dei Tirreni e, nel quadro delle sistemazioni delle linee afferenti i grandi centri, oltre che in quello dei lavori ad alta redditività, perché volti ad aumentare il traffico con poche spe-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

se, a riclassare e potenziare la linea Pozzuoli-Napoli via Gianturco, mediante:

a) allacciamenti, con cunicoli già progettati e di lunghezza inferiore ai cento metri per collegare, sia la stazione inferiore della funicolare di Chiaia alla fermata di piazza Amedeo, sia le stazioni di Montesanto della ferrovia Cumana e della adiacente funicolare del Vomero alla fermata di Montesanto, e per allacciare, inoltre, la linea secondaria a scartamento normale Napoli-Torregaveta alla Napoli Pozzuoli nella stazione di Campi Flegrei;

b) costruzione di nuove fermate nelle adiacenze dei tribunali e della stazione delle tranvie provinciali, del museo di piazza Gesù e Maria e delle quattro stagioni;

c) abbassamento del piano del ferro della stazione di via Gianturco ed il prolungamento in trincea coperta della linea proveniente da piazza Garibaldi fino alla stazione di San Giovanni Barra, con fermata nella zona industriale e verso l'imbocco delle autostrade ».

COLASANTO.

« La Camera,

invita il Governo

a realizzare tutte le strutture necessarie per potenziare e adeguare alle sempre crescenti esigenze del traffico il triangolo Villa San Giovanni-Reggio Calabria-Messina, e in particolare:

1°) affrettare i tempi del raddoppio della tratta Villa San Giovanni-Reggio Calabria;

2°) direttare all'attracco di Reggio Calabria tutti gli automezzi da traghettare da e per la Sicilia, con l'approntamento di mezzi navali idonei, magari procedendo temporaneamente alla trasformazione di qualche nave traghetto;

3°) eliminare la cosiddetta « cintura di ferro » attorno alla città di Reggio Calabria, magari con intese locali da sollecitare e affrettare;

4°) ammodernare i mezzi di trazione per le manovre nei tre scali suddetti;

5°) agevolare finalmente con facilitazioni di costi e di tempi le comunicazioni interessanti le due province di Messina e di Reggio Calabria per la complementarietà delle loro attività, soprattutto economiche e di studio ».

REALE GIUSEPPE.

« La Camera,

considerato che nel piano di ammodernamento delle ferrovie dello Stato non può essere omesso l'interesse regionale del mante-

nimento e del potenziamento del sistema delle ferrovie secondarie marchigiane in funzione del processo di sviluppo economico-sociale, specialmente del territorio interno e montano della regione, in armonia con l'iniziativa governativa dello studio del piano regionale di sviluppo economico delle Marche, disposto con decreto 8 settembre 1961 dal ministro dell'industria e del commercio;

constatato che le ferrovie secondarie delle Marche costituiscono circa la metà dell'intero sistema ferroviario della regione;

riconosciuta la necessità di mantenere e potenziare la rete ferroviaria stessa come servizio eminentemente sociale, insostituibile allo stato delle cose e per lungo tempo, anche come strumento della prevedibile espansione industriale della ritardata economia della regione,

impegna il Governo

a mantenere e potenziare, completando la ricostruzione del tronco Pergola-Fermignano ancora inattivo per cause belliche, tutta la rete ferroviaria delle Marche ».

CASTELLUCCI.

« La Camera,

considerata la esigenza di un rapido organico miglioramento della situazione ferroviaria in tutto il paese con particolare attenzione al completamento del raddoppio dell'attuale linea Villa San Giovanni-Battipaglia che consentirà un più rapido svolgersi delle comunicazioni tra la Sicilia ed il resto del paese;

ritenuto necessario provvedere altresì al completamento del raddoppio della linea Palermo-Fiumetorto per un più facile smistamento delle comunicazioni tra la capitale dell'isola con il resto della Sicilia, soprattutto verso le province centrali;

constatata l'inderogabile necessità di provvedere alla elettrificazione dell'attuale linea Fiumetorto-Roccapalumba primo stadio verso l'ulteriore completamento dell'elettrificazione delle ferrovie siciliane verso Agrigento, Caltanissetta e Catania,

invita il Governo:

a) a tenere in necessaria doverosa considerazione i problemi relativi al traffico del meridione d'Italia;

b) a dare particolare attenzione alla sistemazione delle linee siciliane, specie nelle zone di maggior traffico ed in quelle di più largo e diffuso collegamento con il resto dell'isola e con le linee di grande traffico nazionale;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

c) ad inserire nel piano d'ammodernamento l'elettrificazione della ferrovia Fiumetorto-Roccapalumba, come premessa per l'ulteriore elettrificazione delle ferrovie isolate;

d) a considerare la necessità di migliorare ed ammodernare tutti gli altri attuali servizi perché le ferrovie siano sempre meglio rispondenti alle esigenze del traffico ed alle richieste dei cittadini ».

GIGLIA, DI LEO.

« La Camera,

considerate le prospettive di rapido incremento del traffico ferroviario sulle strade ferrate statali della Sardegna, a seguito del servizio delle navi traghetto, come di fatto la esperienza di questi ultimi mesi ha dimostrato,

impegna il Governo

a prevedere, nell'utilizzazione degli stanziamenti per l'attuazione del piano di ammodernamento delle ferrovie dello Stato, il raddoppio del binario sulla Olbia-Cagliari e sulla Portotorres-Chilivani ».

POLANO.

« La Camera,

considerato che il collegamento interregionale tra la Toscana e la Romagna, ed in particolare tra Livorno e Ravenna, ha sempre più messo in evidenza la necessità e l'urgenza del totale ripristino della linea faentina;

tenuta presente l'assoluta insostituibilità della ferrovia su un percorso transappenninico di così grande importanza economica e di tanta utilità sociale,

invita il Governo

nell'attuazione del piano di rinnovamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, a voler procedere, direttamente o a mezzo di concessione, alla ricostruzione ed all'esercizio del tratto Firenze-San Piero a Sieve della linea faentina, più volte responsabilmente promessa e la cui prolungata mancanza pregiudica gravemente la funzionalità ed il traffico dell'intera linea ».

VEDOVATO.

« La Camera,

rilevato che le esigenze inderogabili di ammodernamento dei tronchi ferroviari in concessione messe in evidenza in termini di tragica attualità dal disastro ferroviario verificatosi il 23 dicembre 1961 a Catanzaro,

sono in evidente contrasto con gli indirizzi di gestione perseguiti a fini di privata utilità,

impegna il Governo

a predisporre e rapidamente attuare i provvedimenti atti ad assicurare mediante la diretta gestione statale la eliminazione delle carenze riscontrate e denunciate dalla pubblica opinione nel funzionamento delle ferrovie calabro-lucane ».

PUCCI ERNESTO.

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

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Gli ordini del giorno possono suddividersi in due gruppi.

Il primo concerne le varie opere che riguardano singole zone, e che vengono segnalate perché siano inserite nel piano. Si chiede per esse un impegno del Governo. Per tutti questi ordini del giorno posso solo assicurare la Camera che i vari problemi prospettati saranno attentamente esaminati. Non sono però in condizione di poter assumere impegni specifici e precisi per le singole opere e per le singole proposte. Sono convinto che molte di esse non potranno non essere incluse nel piano, perché rispondono ad obiettive esigenze di esercizio e a ragioni di urgenza. Vorrei dunque pregare gli onorevoli colleghi di consentirmi di accettare tutti questi ordini del giorno come raccomandazione, con l'impegno che essi saranno tenuti presenti nella redazione del piano.

L'altro gruppo di ordini del giorno non riguarda la materia di questa legge. Essi si riferiscono alle ferrovie concesse, per le quali ho già detto quello che dovevo e potevo dire in questa sede, e cioè che il Governo, nel quadro della programmazione che si predispone a fare, intende affrontare il problema. Quindi, in ordine ad esso ed alle varie iniziative che potranno essere prese, non posso che ribadire quanto ho già detto nel mio intervento.

Vi è un ordine del giorno specifico degli onorevoli Concas e Riccardo Lombardi, che riguarda le autolinee sulle autostrade ed i servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi delle linee ferroviarie e per esso ho già espresso nel discorso di replica il mio punto di vista.

PRESIDENTE. Chiederò ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori in-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

sistono a che i loro ordini del giorno siano posti in votazione.

Onorevole Francavilla?

FRANCAVILLA. Se ho ben capito, l'onorevole ministro ha detto che sottoporrà alla Camera un provvedimento per quanto riguarda le ferrovie concesse. Ora, vorrei sapere entro quale periodo questo provvedimento dovrebbe essere presentato alla Camera.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non ho affatto detto che avrei portato un provvedimento (nel qual caso sarebbe legittima la richiesta dell'onorevole Francavilla). Ho detto semplicemente che il Governo, nel quadro dei nuovi impegni di programmazione che ha assunto, si propone di esaminare a fondo anche questo problema, perché si rende conto che dopo l'attuazione della legge sull'ammodernamento delle ferrovie concesse molti problemi sono rimasti aperti e che questi problemi non possono essere ignorati, ma debbono essere esaminati in una visione di carattere generale. Non posso, quindi, assumere impegni in ordine ai termini ed ai tempi, e neppure in ordine ad iniziative specifiche.

FRANCAVILLA. Allora questi problemi non saranno affrontati nella presente legislatura?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Chi esclude che non possano essere affrontati in questa legislatura? Può anche darsi che lo siano. Ma, ripeto, non posso assumerne l'impegno.

FRANCAVILLA. In tal caso, insisto per la votazione.

LOMBARDI RICCARDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOMBARDI RICCARDO. Signor Presidente, per quanto inconsueta sia la procedura, vorrei pregare i firmatari di questo ordine del giorno di non insistere su di esso, per la ragione molto importante di non pregiudicare la giusta soluzione: poiché credo che tutti abbiamo interesse a che sia qui risolto, e rapidamente, un problema su cui abbiamo avuto occasione di richiamare da molti anni l'attenzione della Camera.

Se non ho mal interpretato le dichiarazioni del ministro, il Governo accetterebbe di esporre alla Camera nell'occasione adatta, cioè in sede di bilancio dei trasporti, quali sono le sue intenzioni circa il complesso problema delle ferrovie secondarie e in concessione, con particolarissimo riferimento alle Calabro-lucane. La ragione per cui non

credo sia possibile stabilire fin da oggi l'impegno ad un termine per la risoluzione del problema è la seguente: la materia della concessione è estremamente complicata, ciascuna delle ferrovie in concessione ha un capitolo a parte che involge spese e oneri di diversissima natura, il cui complesso fino a questo momento credo non sia valutabile né dalla Camera né, purtroppo, dal Governo.

Ecco perché credo che dovremmo impegnare il Governo seriamente (seriamente, perché tempo se ne è perduto anche troppo) ad esporci nella prossima sede del bilancio dei trasporti un quadro completo dello stato reale delle cose, ossia dello stato di obsolescenza o di reviviscenza delle diverse concessioni date ai privati: in modo che la Camera possa, sulla base di dati concreti e sapendo quali sono gli oneri da assumere e la loro consistenza, prendere una deliberazione con piena cognizione di causa.

PRESIDENTE. Onorevole Francavilla?

FRANCAVILLA. Vorrei accettare l'invito dell'onorevole Lombardi. Mi pare che egli sostenga che il Governo presenterà dei provvedimenti su questo problema, o almeno una programmazione o uno studio su questo problema nella prossima discussione dei bilanci. Se questo è esatto, poiché a ciò tendeva in modo particolare il nostro ordine del giorno, noi possiamo aderire alla richiesta dell'onorevole Lombardi di non insistere per la votazione, a condizione però che il ministro ci rassicuri essere questa la soluzione che il Governo intende dare, attraverso una sua dichiarazione ufficiale, che non mi è parso di aver ascoltato nelle dichiarazioni del ministro Mattarella.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Io ho interpretato in maniera un po' diversa l'impostazione dell'onorevole Lombardi. Posso assumere l'impegno che tratteremo del problema in sede di bilancio dei trasporti, in base agli elementi che potrà portare in ordine alle concessionarie. Ma non posso assumere l'impegno di preannunciare dei provvedimenti, tanto meno di portarli predisposti e preparati.

FRANCAVILLA. Non insisto per la votazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Fiumanò?

FIUMANÒ. Desidererei conoscere l'esatto pensiero del ministro in relazione al nostro ordine del giorno. È vero che il problema

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

da me posto è collegato con il problema generale delle ferrovie in concessione; ma la gravità della situazione delle Calabro-lucane, i luttuosi eventi che si sono verificati, gli stessi interventi dei colleghi rappresentanti della maggioranza e del relatore su questa legge, dovrebbero indurre il ministro a dare una risposta non elusiva.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, gli ordini del giorno presentati sono di così varia natura e travalicano talmente il ristretto ambito del disegno di legge, che ritengo occorra procedere con una certa intesa amichevole. Non si può vincolare il Governo su ciascun ordine del giorno, anche perché alcuni degli ordini del giorno presentati afferiscono ad atti amministrativi, nei quali il Parlamento può soltanto esprimere una valutazione politica successiva alla loro emanazione.

Già nella scorsa legislatura, dovetti risolvere questo problema, che era stato acutamente configurato dal compianto senatore Zoli. Non si può disporre in sede parlamentare che il Governo debba stipulare un contratto o risolvere un contratto. Prescindendo dal suo ordine del giorno, onorevole Fiumanò, che evoca in noi il doloroso ricordo della sciagura avvenuta sulle Calabro-lucane, prendo lo spunto per consigliare i colleghi, presentatori di ordini del giorno di tal fatta, di accontentarsi di quanto il Governo può dire e di non insistere per la votazione. Perché altrimenti, prima di porre in votazione alcuni ordini del giorno si potrebbero presentare delicate questioni circa la loro ammissibilità.

FIUMANÒ. Desidero soltanto sapere se il provvedimento relativo alle Calabro-lucane avrà carattere di priorità.

GRILLI GIOVANNI. Vi si oppone la Edison!

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. No, onorevole Grilli. La Edison, come del resto la maggior parte dei concessionari, sarebbe lietissima se il Governo si decidesse a procedere al riscatto.

Quanto alle Calabro-lucane, debbo ribadire, anche in considerazione del doloroso evento che ha commosso l'opinione pubblica, che si tratta di un problema che merita particolare attenzione; esso però va egualmente inquadrato nel più vasto problema della sistemazione di tutte le ferrovie in concessione. (*Commenti all'estrema sinistra*).

FIUMANÒ. Cosa risponderà l'onorevole ministro alla commissione che riceverà il 5 aprile prossimo? Mi sembra che il Governo voglia eludere il problema.

Comunque, di fronte alla gravità della situazione, agli impegni precisi da noi assunti nei confronti delle popolazioni interessate, di fronte ai 71 morti, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Fiumanò, di cui è già stata data lettura.

(*Non è approvato*).

Onorevole Giuseppe Angelini?

ANGELINI GIUSEPPE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Geffer Wondrich?

GEFFER WONDRICH. Desidererei avere un chiarimento dal ministro sul raddoppio della linea Trieste-Venezia, già deciso con la legge 26 marzo 1955, n. 173.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. La legge del 1955, che prevedeva le elettrificazioni ed i raddoppi, conteneva uno stanziamento che non è stato sufficiente nemmeno per l'elettrificazione. Quindi le ferrovie hanno speso interamente le somme stanziare eseguendo l'elettrificazione, ed hanno anzi dovuto spendere per questo qualche altro miliardo in più. In rapporto a quella legge il problema dei raddoppi non si può quindi porre. Si potrebbe porre in ordine al piano che stiamo esaminando, se esso sarà autorizzato dal Parlamento, ma su questo desidero non pronunciarmi.

GEFFER WONDRICH. Ringrazio il ministro per il chiarimento e non insisto.

PRESIDENTE. I «considerando» dell'ordine del giorno Mancini sono preclusi dalla ricezione testè avvenuta dell'ordine del giorno Fiumanò. Rimane però in piedi il dispositivo.

Onorevole Bogoni, insiste per la votazione del dispositivo dell'ordine del giorno Mancini, di cui ella è cofirmatario?

BOGONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Boidi?

BOIDI. Non insisto, come pure non insisto per l'ordine del giorno Forlani, di cui sono cofirmatario.

PRESIDENTE. Onorevole Baldelli?

BALDELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole de Michieli Vitturi?

DE MICHIELI VITTURI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Trombetta?

TROMBETTA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Biasutti?

BIASUTTI. Non insisto. L'onorevole ministro ha assicurato che saranno tenute in particolare considerazione le comunicazioni internazionali. Le linee indicate nel mio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

ordine del giorno sono appunto linee di comunicazione internazionali, che interessano particolarmente l'Europa centrale; spero perciò che se ne terrà conto nel piano di potenziamento ferroviario.

PRESIDENTE. Onorevole Paolucci?

PAOLUCCI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Degli Esposti, insiste per l'ordine del giorno De Pasquale di cui ella è cofirmatario?

DEGLI ESPOSTI. Gradirei conoscere esattamente l'opinione del ministro in merito.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Sulla materia è stato presentato alla Camera un disegno di legge.

DEGLI ESPOSTI. Quindi ella accetta l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, perché vogliamo rinunciare ai nostri poteri? È stato presentato un disegno di legge alla Camera, la quale ha il diritto di sollecitarne la discussione. I colleghi possono, a mente dell'articolo 65 del regolamento, invitare il Presidente della Camera a voler fissare un termine alla Commissione per riferire; possono ottenere che si discuta il provvedimento in aula senza la relazione scritta. Perché voler sostituire alla legge l'ordine del giorno?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Nell'ordine del giorno vi è un punto che riguarda il nuovo ordinamento dell'azienda ferroviaria, sul quale verte appunto il disegno di legge cennato. Vi è poi un altro punto più generale, sul quale ho già risposto: il Governo, in linea di massima, ritiene opportuno che si realizzi il più largo coordinamento.

DEGLI ESPOSTI. Quindi avevo interpretato esattamente l'opinione del Ministro, nel senso che lo spirito dell'ordine del giorno viene accettato. Comunque, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Degli Esposti, insiste per la votazione del suo successivo ordine del giorno?

DEGLI ESPOSTI. Anche per questo gradirei dal ministro qualche chiarimento.

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Ho già detto che il problema dei servizi suburbani nelle grandi città è tenuto in particolare evidenza dal Ministero, anche per quel che deve prevedersene nel piano. Naturalmente, non è un problema che si esaurisce soltanto nell'ambito delle ferrovie dello Stato, perché ne pone alcuni di coordinamento con tutti gli altri mezzi di trasporto. Pertanto, in linea generale, posso concor-

dare sulla necessità di un riordinamento e di un potenziamento di questi servizi. Nell'ordine del giorno vi è qualche altra considerazione che pone dei grossi problemi. Per ora dichiaro di poter accettare questi altri punti come elemento di studio.

DEGLI ESPOSTI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Gino Mattarelli?

MATTARELLI GINO. Non insisto, limitandomi a ricordare che per realizzare lo spostamento a monte della ferrovia Ravenna-Rimini vi è già un impegno di oltre 600 milioni da parte degli enti locali.

PRESIDENTE. Onorevole Concas?

CONCAS. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Bogoni?

BOGONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Colasanto?

COLASANTO. Non insisto, anche perché la prima parte dell'ordine del giorno è stata accettata nel piano della sistemazione di tutte le ferrovie secondarie. Raccomando di seconda parte dell'ordine del giorno alla considerazione del signor ministro, trattandosi di un investimento molto produttivo.

PRESIDENTE. Onorevole Giuseppe Reale?

REALE GIUSEPPE. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Castellucci?

CASTELLUCCI. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Giglia?

GIGLIA. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Polano?

POLANO. Non insisto per la votazione del mio ordine del giorno, accontentandomi della dichiarazione fatta dall'onorevole ministro, secondo cui gli ordini del giorno riguardanti problemi di settore e di zona verranno studiati e presi in seria considerazione. Mi auguro dunque che questo avvenga anche riguardo al problema del raddoppio del binario sulla Olbia-Cagliari e sulla Porto Torres-Chilivani. Bisognerà tener conto della necessità sempre più pressante di far fronte al traffico in continuo aumento sulla rete ferroviaria sarda. Il problema dev'essere affrontato rapidamente, e risolto nei prossimi esercizi.

Con l'entrata in servizio delle due navi traghetto tra il continente e la Sardegna si è visto crescere rapidamente l'afflusso di carri merci da tutte le parti d'Italia a Civitavecchia per l'imbarco a destinazione di Golfo Aranci dove si devono inserire nella rete ferroviaria sarda. Ma questa, purtroppo, non è già oggi in condizioni di assorbire questo nuovo traffico, per cui continuamente si verificano notevoli ingorghi sia sulla rete sarda facente capo

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

a Olbia-Golfo Aranci sia su quella continentale facente capo a Civitavecchia.

Sulla rete sarda, il problema diventa ancora più preoccupante se lo si considera in prospettiva, in quanto è prevedibile che lo sviluppo del traffico nei prossimi mesi, nei prossimi anni sarà sempre più intenso, tanto più quando sarà dato corso alle iniziative previste per l'attuazione del piano di rinascita della Sardegna, sia nel campo dell'industrializzazione dell'isola sia in quello delle trasformazioni agrarie.

In conclusione, il problema del raddoppio del binario della rete statale sarda non solo riveste un'estrema importanza, ma è ormai attuale. Prego pertanto l'onorevole ministro di tener presenti queste mie considerazioni, affinché il problema sia studiato e risolto al più presto possibile nel quadro del piano di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli ultimi due ordini del giorno presentati dopo la chiusura della discussione generale?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Non ho che da ribadire quello che ho già detto in precedenza. Infatti l'ordine del giorno Ernesto Pucci si riferisce alle ferrovie in concessione e quello Vedovato alla ricostruzione di una linea delle ferrovie dello Stato. In ordine a quest'ultimo ordine del giorno aggiungo che la legge che discutiamo non riguarda la ricostruzione di linee danneggiate da eventi bellici. Comunque, il problema sarà tenuto presente, come tutte le altre segnalazioni che sono state fatte durante la discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Vedovato?

VEDOVATO. Non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Ernesto Pucci?

PUCCI ERNESTO. Insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Pucci, io dovrei dichiarare precluso il suo ordine del giorno, dopo la reiezione dell'ordine del giorno Fiumanò sullo stesso problema delle ferrovie calabro-lucane. Però, a questo punto, mi sia consentito un rilievo: la reiezione dell'ordine del giorno Fiumanò e anche la preclusione che si oppone all'ordine del giorno Pucci Ernesto non significano insensibilità di questa Assemblea di fronte ad un episodio tanto tragico che ebbe anche in quest'aula una profonda eco.

Ciò posto, anche allo scopo di non dare l'impressione che la Camera sia divisa nella valutazione di quel luttuoso episodio, vorrei suggerire al presentatore di modificare il testo del suo ordine del giorno, nel senso di invitare il Governo a studiare il problema, con una

formulazione che possa essere unanimemente accettata. In tal caso non lo riterrei precluso.

PUCCI ERNESTO. La ringrazio, signor Presidente, ed accetto il suggerimento.

DE PASQUALE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PASQUALE. Signor Presidente, anche noi vorremmo pervenire, sulla questione delle Calabro-Lucane, alla formulazione di un ordine del giorno che sia condiviso da tutta la Camera. Però ella sa meglio di noi a che punto è oggi la situazione. Il grande dolore delle popolazioni calabresi e meridionali si è subito trasformato in una richiesta generale, unanime, insistente, affinché il Parlamento non si limiti al generico, ma prenda impegni e provvedimenti circa la nazionalizzazione delle Calabro-lucane.

PRESIDENTE. L'onorevole Ernesto Pucci e gli altri colleghi interessati al problema possono elaborare il testo dell'ordine del giorno, mentre la Camera procede all'esame degli articoli del disegno di legge.

PUCCI ERNESTO. Senz'altro, signor Presidente.

Passiamo all'esame degli articoli. Il Governo accetta il testo della Commissione?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Sì, signor Presidente,

PRESIDENTE. Sia dia lettura degli articoli 1 e 2 che per connessa materia vanno trattati congiuntamente.

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

ART. 1.

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.

ART. 2.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni per la realizzazione delle opere e delle forniture di cui all'articolo 1, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti delle somme che verranno iscritte nella « Parte straordinaria » del bilancio della stessa Azienda delle ferrovie dello Stato, in ragione di:

lire 130 miliardi nell'esercizio	1962-63;
» 130 » »	1963-64;
» 100 » »	1964-65;
» 80 » »	1965-66;
» 60 » »	1966-67;

e di lire 300 miliardi da ripartire entro gli esercizi dal 1967-68 al 1971-72.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

PRESIDENTE. Gli onorevoli Spataro, Petrucci, Frunzio, Canestrari, De Maria, Boidi, Biaggi Nullo, Buzzi, Colasanto, Curti Aurelio Gitti, Rampa, Reale Giuseppe e Sammartino hanno proposto di sostituire l'articolo 1 con il seguente:

« È autorizzato un piano decennale, suddiviso in due piani quinquennali, di opere e forniture per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizi, delle linee e degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato per l'importo complessivo di 1.540 miliardi ».

Gli stessi deputati hanno altresì proposto di sostituire l'articolo 2 con il seguente:

« L'azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza della somma di 800 miliardi di lire per la realizzazione del primo piano quinquennale, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti delle somme che verranno iscritte nella parte straordinaria dell'azienda ferroviaria in ragione di:

lire 130 miliardi nell'esercizio	1962-63
» 150 » »	1963-64
» 160 » »	1964-65
» 180 » »	1965-66
» 180 » »	1966-67

Entro il 30 giugno 1966 il Ministro dei trasporti, d'intesa con i ministri per il bilancio e per il tesoro, presenterà una relazione sulla esecuzione data nel quadriennio al piano, formulando, previo parere del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nel quadro della programmazione economica generale, le proposte per gli interventi e la spesa dei 740 miliardi relativi al secondo piano quinquennale ».

L'onorevole Spataro ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

SPATARO. Poiché l'onorevole ministro ha precisato in 1500 miliardi lo stanziamento necessario per l'attuazione del piano decennale, dichiariamo anche a nome dei colleghi che intendiamo ridurre a 1500 miliardi la cifra prevista nel nostro emendamento all'articolo 1.

DEGLI ESPOSTI. Quando era ministro non si è ricordato dell'esigenza di stanziare 1.540 miliardi! (*Proteste al centro*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli De Pasquale, Marchesi, Degli Esposti, Polano, Adamoli Vidali, Ravagnan, Francavilla, Fiumanò, Di Paolantonio, Montanari Silvano. Pucci An-

selmo e Calvaresi hanno proposto di sostituire l'articolo 1 con il seguente:

« È autorizzata la spesa di 1.500 miliardi per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento degli impianti della rete delle ferrovie dello Stato, dei mezzi di esercizio delle linee e dei servizi ed attività connessi con il servizio ferroviario ».

Hanno proposto di sostituire le ultime sette righe dell'articolo 1 con le seguenti:

« lire 200 miliardi nell'esercizio	1962-63
» 200 » »	1963-64
» 150 » »	1964-65
» 150 » »	1965-66
» 100 » »	1966-67

e di lire 700 miliardi da ripartire entro gli esercizi dal 1967-68 al 1971-72 ».

Hanno infine presentato il seguente articolo aggiuntivo 2-ter:

« Nella parte relativa al riclassamento e potenziamento degli impianti fissi il piano dovrà, fra l'altro, prevedere:

1°) il rinnovo dell'armamento e il miglioramento delle linee, con riguardo anche alle relative opere d'arte;

2°) il raddoppio e la quadruplicazione dei binari e le rettifiche di tracciato, su linee o tratti di linee della rete principale e complementare, la cui potenzialità non possa essere aumentata con altre misure tecniche;

3°) l'ammodernamento degli impianti di segnalazione e di sicurezza;

4°) l'unificazione del sistema di trazione elettrica e il completamento dell'elettificazione sulla rete complementare;

5°) l'ampliamento e la sistemazione dei grandi scali merci;

6°) il potenziamento delle officine e dei depositi;

7°) il restauro e la costruzione di alloggi per il personale, comprese le case cantoniere, per una somma non inferiore al 5 per cento dello stanziamento previsto dalla presente legge;

8°) il restauro e la costruzione di dormitori, di mense, di ambulatori e di altri edifici interessanti il servizio;

9°) le misure necessarie ad assicurare celeri collegamenti fra centri industriali o metropolitani e sedi residenziali.

Nella parte relativa al riclassamento e al potenziamento del materiale rotabile dovranno essere previsti:

1°) il parziale rinnovamento e il graduale aumento del parco delle carrozze viag-

giatori, dei bagagliai e dei carri merci e l'ammodernamento tecnico dei veicoli giudicati ancora utilizzabili;

2°) l'acquisto di nuovi mezzi di trazione Diesel ed elettrici;

3°) il potenziamento del traffico sullo stretto di Messina attraverso modifiche alla struttura degli impianti ferroviari e a sostituzioni e restauri delle navi traghetto ».

Gli stessi deputati hanno proposto, per coordinamento all'articolo 3, di sostituire le parole: « lire 800 miliardi », con le altre: « 1500 miliardi ».

L'onorevole De Pasquale ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

DE PASQUALE. I nostri emendamenti si riferiscono, rispettivamente, allo stanziamento nei dieci anni di 1500 miliardi, alla competenza primaria che il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato secondo noi deve avere nell'elaborazione del piano, all'assegnazione alle ferrovie dello Stato delle autolinee sostitutive di strade ferrate eventualmente soppresse.

Si tratta di emendamenti, a nostro giudizio, di fondamentale importanza ai fini della necessaria trasformazione di questo disegno di legge e che discendono dalla impostazione originaria che abbiamo dato al problema. Gli onorevoli colleghi ricorderanno che abbiamo sollevato un' questione pregiudiziale alla discussione di questo disegno di legge, consistente nella richiesta di discuterlo congiuntamente agli altri due, sulla riforma dell'azienda e sulle autolinee, pendenti davanti alla Camera. Abbiamo fatto questo tentativo di discutere globalmente la politica dei trasporti del nostro paese perché eravamo perfettamente convinti che così facendo si sarebbe potuta prospettare al Parlamento, con estrema chiarezza, la necessità di una radicale svolta nella politica dei trasporti.

Ma ella, onorevole ministro, ha preferito la confusione e perciò si è sforzato di limitare la portata di questo disegno di legge dichiarando, nel rispondere alla nostra questione pregiudiziale, che non esiste alcuna connessione fra i problemi affrontati dai tre disegni di legge. Tale suo giudizio è in aperto vivace contrasto con l'orientamento da lungo tempo espresso da tutte le sinistre, dai socialisti e dai comunisti. Fino all'altro ieri, infatti, l'onorevole Riccardo Lombardi diceva che un investimento sulle ferrovie dello Stato senza una svolta politica dei trasporti sarebbe un investimento che può non significare nulla,

e che può anzi diventare uno sperpero dal punto di vista di un reale ed effettivo miglioramento della nostra situazione dei trasporti.

Stando così le cose, è necessario trasformare questo disegno di legge, da semplice provvedimento finanziario fine a se stesso, nel primo atto di una nuova politica dei trasporti. E ciò si può ottenere a condizione che vengano inserite nella legge alcune modifiche che significano una priorità, una estensione dell'influenza dell'azienda di Stato nel generale sistema dei trasporti, e non invece una riduzione della forza espansiva dell'azienda di Stato rispetto a tutto il settore privato dei trasporti.

Questa è per noi una questione di fondo, e perciò proponiamo di emendare l'articolo 1 del disegno di legge, nel senso che l'autorizzazione alla spesa di 1.500 miliardi non sia diretta soltanto al rinnovamento, al riclassamento, all'ammodernamento ed al potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato, ma anche dei mezzi di esercizio delle linee, servizi ed attività connessi con il sistema ferroviario. Sarebbe cioè nostro intendimento conferire al consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato il potere di fare un piano che non sia limitato soltanto alla rete fondamentale delle ferrovie dello Stato, ma tenga in considerazione le necessità di tutto il paese, e quindi utilizzi o preveda certi investimenti anche in campi non perfettamente delimitati oggi, nella situazione attuale, dalla relazione dei tre esperti.

Questo ci sembra un elemento caratterizzante su cui insistiamo.

L'altra questione riguarda la somma di 1.500 miliardi. Il nostro emendamento dice che è necessario non solo finanziare gli 800 miliardi nei primi cinque anni, ma anche stanziare al contempo in questo disegno di legge gli altri 700 miliardi per i successivi cinque anni. A questo proposito, il relatore ci ha mosso la solita accusa, affermando che noi intendiamo portare avanti questioni che sono al di fuori delle attuali possibilità. Le consiglio, onorevole Armato, quando ella si accinge a formulare un'accusa ad un gruppo politico di riflettervi bene e a lungo. Se infatti ella fosse stato sinceramente e lealmente preoccupato della necessità di risolvere rapidamente e bene il problema delle ferrovie, avrebbe dovuto far prima di tutto pubblica ammenda dell'accusa che ci rivolse quando rinviavamo il disegno di legge in aula. Ella sa, infatti, meglio di me che se in quel tempo si fosse fatto come ella diceva, oggi non avremmo avuto gli 800 miliardi per cinque

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

anni, bensì per dieci anni. Ed è merito dei comunisti — e solo dei comunisti — l'aver portato la legge in aula.

ARMATO, *Relatore*. La connessione non c'entra coi 1.500 miliardi.

DE PASQUALE. Comunque ella dovrà ammettere che noi abbiamo questo merito: noi e noi soli. Ripeto che se avessimo ottenuto la discussione congiunta non avremmo provocato dei ritardi, o dei ritardi pregiudizievole, ma avremmo messo la Camera in condizioni di esaminare i nessi inscindibili intercedenti fra i tre problemi del potenziamento delle ferrovie, della sostituzione dei «rami secchi» e dei poteri del consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tornando alla questione dei 1.500 miliardi, desidererei far presente che la Commissione bilancio, o per lo meno la sua maggioranza, che ha espresso oggi parere favorevole all'emendamento Spataro e contrario al nostro dovrebbe essere più coerente nei suoi giudizi, perché a noi pare (e lo abbiamo detto anche altre volte) ch'essa giudichi le varie leggi o la copertura finanziaria delle stesse secondo un criterio che non è obiettivo, ma obbediente esclusivamente alle ispirazioni del Governo in carica.

BELOTTI. Non è ammissibile criticare il comportamento di una Commissione senza motivi specifici.

DEGLI ESPOSTI. Perché allora il relatore ha criticato il comportamento del nostro gruppo in Commissione?

DE PASQUALE. Comprendo perché l'onorevole Belotti si risenta tanto dei miei apprezzamenti: infatti sto per leggere il parere che la Commissione bilancio ha dato sul primitivo articolo proposto dal Governo in Commissione trasporti in cui vi era uno stanziamento di 500 miliardi e poi la previsione non finanziata di altri 300. La Commissione bilancio con molto sussiego — e secondo me giustamente — si è espressa testualmente così: «La Commissione ha rilevato come la formulazione dei primi tre articoli del disegno di legge presenti qualche incongruenza tra la previsione complessiva di spesa di 800 miliardi necessari alla realizzazione del piano di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento, ecc., e l'autorizzazione di spesa per il primo quinquennio limitata a 500 miliardi, con conseguente rinvio a successivi provvedimenti legislativi per l'autorizzazione ad iscrivere nel bilancio delle ferrovie dello Stato la residua somma di lire 300 miliardi. La Commissione ha pertanto ritenuto più idonea una diversa formulazione

di tali primi tre articoli che estenda l'autorizzazione di spesa a tutti gli 800 miliardi necessari alla realizzazione del piano, eliminando pertanto il rinvio formulato nel secondo comma dell'articolo 2 del testo originario a successivi provvedimenti di legge ed altresì correggendo la formulazione dell'articolo 1 con la quale si vorrà bensì autorizzare la spesa di complessive lire 800 miliardi ma senza riferimento all'approvazione di un piano decennale il quale per altro non esiste». La Commissione dunque faceva presente che era necessario e giusto assicurare la completa copertura finanziaria di 800 miliardi nei dieci anni.

Oggi si è addivenuti al riconoscimento generale, unanime, anche da parte del Governo, che bisogna stanziare nella legge i 1.500 miliardi; ma allora non vedo quale sia il motivo per il quale dovremmo ritornare oggi ad una formulazione criticata dalla Commissione bilancio, anche se questa volta col beneplacito della Commissione bilancio, la quale dice oggi esattamente il contrario di quello che diceva due mesi fa.

BELOTTI. Quella decisione era stata presa anteriormente. Guardi alla data.

DE PASQUALE. Forse non mi spiego bene, ma io sto facendo un semplice raffronto tra due giudizi, l'uno diametralmente opposto all'altro, sullo stesso argomento, che la Commissione bilancio ha dato, a distanza di due mesi l'uno dall'altro, senza il doveroso rispetto per la coerenza delle proprie decisioni.

Noi dunque oggi diciamo: occorre stanziare nella legge tutti i 1.500 miliardi. L'entità di questo stanziamento è il termometro della serietà dell'impegno che si prende. Né vale l'osservazione che è stata fatta — credo dal ministro e mi pare anche dall'onorevole Riccardo Lombardi — che la seconda parte del piano dovrebbe rientrare nella programmazione generale, perché a ciò si oppone proprio una osservazione di quest'ultimo quando ha detto, parlando della connessione fra i tre provvedimenti: noi possiamo tranquillamente iniziare la discussione su questo disegno di legge senza unirlo agli altri, perché questo sulle ferrovie dello Stato è un investimento chiaramente ed evidentemente prioritario su cui non vi è nessuna discussione.

Quindi, se vale questa argomentazione, e questo investimento viene riconosciuto indispensabile, quali che siano per essere le imminenti scelte della pianificazione, perché non dobbiamo invece realizzare concretamente quella che era l'aspirazione generale di tutti e in particolare della C. G. I. L., cioè

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

l'immediato stanziamento di 1.500 miliardi, sia pure suddivisi tra le due parti del piano?

Noi, quindi, insistiamo su questa tesi che ci pare non si scontri in alcuna obiezione valida. Non esistono forse piani decennali? Esistono. Perché in quel tempo nessuno fece delle osservazioni, tranne, naturalmente, noi? Il piano autostradale, per esempio, è un piano decennale, che impegna duemila miliardi in dieci anni; non vediamo perché per le ferrovie, investimento chiaramente prioritario, non si debba accettare un piano decennale.

Queste sono — secondo noi — le osservazioni di carattere generale sul primo dei nostri emendamenti.

Per quanto riguarda gli altri due, che si riferiscono alle scelte di priorità, siamo perfettamente d'accordo (e vediamo che ve ne sono nello stesso senso da parte socialista e da parte democristiana) che nella legge vengano stabiliti criteri di priorità, ma non comprendiamo perché si debbano fissare con esattezza le cifre dell'investimento in certi settori del riassetto oppure del potenziamento delle ferrovie. Quelle cifre si riferiscono ad un piano il quale potrebbe essere benissimo modificato alla luce di una diversa impostazione della politica dei trasporti nel nostro paese. Per questo il nostro emendamento non determina cifre, ma criteri di priorità, cui il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, e quindi anche il ministro, dovrebbe attenersi nell'attuazione dell'intero piano dei 1.500 miliardi e non soltanto della prima parte di esso, che poi potrebbe risultare in pratica la sola sostanziale.

Ora, onorevole ministro, noi desideriamo ribadire il nostro concetto: questo piano per noi è un piano di riassetto e potenziamento della rete fondamentale delle ferrovie dello Stato, ma è un piano di abbandono delle ferrovie a scarso traffico, che coprono 5 mila chilometri. Da quanto ella ha detto sulle ferrovie in concessione, che sono altri 5.000 chilometri di linea, cioè del suo rifiuto di prendere in considerazione il problema prima della scadenza della legislatura, ne deriva che circa metà della intera rete ferroviaria del nostro paese è esclusa da qualsiasi investimento.

Questo fatto per noi è grave: grave specialmente per il mezzogiorno d'Italia le cui linee a scarso traffico rappresentano notoriamente il 45 per cento dell'intera rete ferroviaria statale. Aggiungendovi le ferrovie in concessione, che sono concentrate nel Mezzogiorno, rilevando che per le une e per le

altre non vi è nessun investimento, ne deriva che questo piano dovrebbe essere profondamente corretto poiché se si vuole uno sviluppo equilibrato dell'economia del nostro paese, se si vuole garantire al mezzogiorno d'Italia una rete di trasporti che agevoli concretamente lo sviluppo industriale ed agricolo delle nostre regioni, non si deve arrivare a soluzioni di questo tipo, che tra l'altro sono sottratte praticamente al nostro controllo, perché sia la relazione, sia il piano dei tre, sia l'impostazione generale che si dà a questo investimento di 800 miliardi sono basati sulla soppressione di numerose linee ferroviarie a scarso traffico, senza la dovuta considerazione per le necessità sociali e di sviluppo economico dell'intero paese e in particolare del Mezzogiorno.

Accanto a questo problema, ne emerge un'altro che è diventato gravissimo in virtù dell'attuale fase di espansione monopolistica: cioè il fatto che ormai intorno ai grandi centri che si sviluppano disordinatamente, dove le industrie si allontanano dal centro urbano, le distanze fra il luogo di abitazione e il luogo di lavoro sono diventate tali da imporre oneri insopportabili ai lavoratori. Questo problema oggi assume una enorme importanza.

Io vorrei mettere sotto i suoi occhi, onorevole ministro, il fatto che il problema dei trasporti nel Mezzogiorno e il problema dei trasporti operai intorno alle grandi città sono gli aspetti nuovi del problema generale dei trasporti del nostro paese: li si può affrontare solo sulla base di un deciso orientamento pubblicistico, che faccia dell'azienda ferroviaria dello Stato un'azienda pilota e combatta decisamente l'invasione dei monopoli nei trasporti su strada. Tutto ciò avrebbe dovuto essere alla base di una nuova impostazione nella politica dei trasporti. Ma tutto ciò è totalmente estraneo alla sua impostazione.

D'altra parte, nonostante ciò, riteniamo che sia pur non affrontando completamente questi problemi, sulla base di un potenziamento dei poteri del consiglio d'amministrazione delle ferrovie e di un impegno legislativo per le linee sostitutive (e non vedo perché, dopo le sue dichiarazioni, ella non dovrebbe accettare il nostro emendamento che dice che i servizi sostitutivi devono essere riservati alle ferrovie dello Stato), oggi si potrebbe trasformare questo provvedimento in uno che si possa definire come l'inizio di una svolta nella politica dei trasporti del nostro paese, un capitolo nuovo nella politica dei trasporti.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

L'eventuale non accettazione di questi emendamenti fa naturalmente rientrare tutto nella visione antica di una politica disordinata dei trasporti, che è quella che la sinistra intera e il paese hanno sempre avvertito. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Lombardi Riccardo, Bogoni, Concas, Mancini, Landi, Schiano, Fabbri e Ricca hanno proposto di sostituire l'articolo con il seguente:

« L'azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata a predisporre un piano decennale di opere e costruzioni per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee e degli impianti della rete, per l'importo presunto di 1.500 miliardi di lire.

Il piano sarà realizzato in due fasi, ciascuna della durata di un quinquennio ».

Gli onorevoli Bogoni, Lombardi Riccardo, Concas, Mancini, Landi, Schiano, Fabbri e Ricca hanno proposto di sostituire l'articolo 2 con il seguente:

« Per la realizzazione della prima fase del piano, l'azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 800 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti delle somme che verranno iscritte nella parte straordinaria del bilancio della stessa azienda ferroviaria, in ragione di:

lire 130 miliardi	nell'esercizio	1962-63
» 150 »	»	1963-64
» 160 »	»	1964-65
» 180 »	»	1965-66
» 180 »	»	1966-67

Entro il 30 giugno 1966 il ministro dei trasporti, d'intesa coi ministri del bilancio e del tesoro, presenterà al Parlamento una relazione sull'esecuzione data nel quadriennio al piano, formulando previo parere del consiglio d'amministrazione delle ferrovie e nel quadro della programmazione generale, le proposte per gli interventi e la spesa per il secondo piano quinquennale ».

Gli onorevoli Concas, Riccardo Lombardi, Bogoni, Mancini, Landi, Schiano, Fabbri e Ricca hanno anche proposto il seguente articolo aggiuntivo 2-bis:

« Nella prima fase del piano, saranno destinati:

a) lire 320 miliardi al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile;

b) lire 100 miliardi al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento degli impianti di armamento;

c) lire 40 miliardi alla costruzione di alloggi patrimoniali ed economici per i ferrovieri e di alloggi raggruppati per il personale di linea;

d) lire 5 miliardi al graduale aumento di capitale delle società di cui l'azienda ferroviaria detiene una partecipazione azionaria, allo scopo di promuovere il potenziamento delle attrezzature destinate all'esercizio dei servizi automobilistici nonché dei servizi complementari e accessori dell'esercizio ferroviario.

Le restanti disponibilità saranno ripartite, secondo rigorosi criteri di priorità, tra le altre opere necessarie per aumentare la sicurezza dell'esercizio, per migliorare i trasporti operai di massa, per migliorarne l'efficienza, per accrescere la potenzialità delle linee e degli scali, per migliorare i servizi accessori, per migliorare l'istruzione professionale del personale, per completare l'elettificazione delle linee, per ammodernare e potenziare le officine, i depositi nonché gli altri impianti strettamente e direttamente legati all'efficienza e alla sicurezza dell'esercizio ».

L'onorevole Riccardo Lombardi ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

LOMBARDI RICCARDO. Io seguirò il metodo dell'onorevole De Pasquale, anche per brevità di tempo, per dar ragione della decisione di mantenere i nostri emendamenti così come sono stati formulati: ritengo che essi contribuiscano effettivamente a fare un buon provvedimento, anche se non un provvedimento perfetto.

Anzitutto per quanto riguarda il punto molto importante del controllo sulla efficacia della spesa, mi sembra che abbiamo rilevato tutti concordi, anche il ministro, che questo provvedimento difetta perché, contrariamente a quanto ci si aspettava (ma è stata una *felix culpa* poterlo discutere oggi), non è stato presentato insieme con esso il programma di impiego delle risorse finanziarie. E tuttavia credo che abbiamo fatto bene, intanto, a discutere il programma di spesa impegnando finalmente a un inizio di lavori urgenti e prioritari, per impedire il definitivo declassamento di un patrimonio ingente come quello ferroviario dello Stato.

In queste condizioni credo che, per quanto ottime siano le intenzioni, la proposta di includere nel piano anche le opere collate-

rali e sussidiarie offra una scappatoia pericolosa dalla quale è bene garantire noi stessi e l'amministrazione ferroviaria. I 1.500 miliardi sono necessari per provvedere all'ammodernamento, anzi direi al mantenimento del valore delle ferrovie.

Mi permetto ancora una volta di ricordare le constatazioni che ebbi occasione di fare nel 1959 quando presentai una relazione di minoranza in cui gettai un grido di allarme per lo stato incredibile del nostro patrimonio ferroviario. Quando noi affrontiamo una spesa ingente, l'aprire in modo generico ed inopportuno (non discuto la buona volontà) una via alla devoluzione di fondi ad altre opere anche utilissime e necessarie, ma diverse da quelle essenziali alla conservazione ed all'accrescimento del valore del patrimonio ferroviario, credo che sarebbe una imprudenza dalla quale occorre guardarci.

Io sono il primo ad essere convinto (l'ho già detto in sede di discussione generale) che il problema ferroviario non si risolve soltanto con provvedimenti interni, ma anche con provvedimenti esterni. Le sue deficienze derivano dalla politica generale dei trasporti. Non è la crisi delle ferrovie che ha messo in discussione i trasporti. Quindi lo stanziamento di spese ingenti per impedire l'ulteriore degradazione del nostro patrimonio ferroviario non può risolvere il problema dei trasporti. Ed è impossibile discutere dell'ammodernamento delle ferrovie senza che si pongano anche i problemi della concorrenza delle autolinee e tutti gli altri che ruotano intorno a quello ferroviario.

Sono tuttavia dell'opinione che i 1.500 miliardi debbano essere conservati per la destinazione prevista dalla commissione Longo, rinunciando, con l'intento di far meglio, alla tentazione di pregiudicare la soluzione di altri problemi che vanno risolti con altri provvedimenti di legge, che naturalmente siamo tutti impegnati a sollecitare.

Il nostro emendamento coincide con quello Spataro, salvo che nell'importo: il nostro parla di 1.500 miliardi, quello Spataro di 1.540. Io preferirei però la nostra dizione «importo presunto», in quanto probabilmente bisognerà provvedere a maggiori stanziamenti, se non si vorrà compromettere l'efficacia della spesa iniziale.

Quanto al modo di spendere questa prima *tranche*, ho detto in sede di discussione generale che un'ottima soluzione sarebbe stata quella di prevedere piani particolareggiati elaborati su parere conforme del consiglio

di amministrazione delle ferrovie. Vorrei ora spiegare la ragione per cui abbiamo rinunciato (ma non senza una importante sostituzione) a questa giusta richiesta. Qui non è questione di fiducia verso questo o quel ministro, ma di fiducia o sfiducia generica nei confronti del nostro apparato amministrativo.

Si tratta pertanto di controbilanciare la naturale tendenza di ogni amministrazione verso spese suntuarie e verso la distorsione di determinate spese da fini utili ed efficaci verso altri fini. Da questo punto di vista ci sembrava che il carattere vincolante attribuito al parere dell'amministrazione ferroviaria potesse costituire già un'efficace garanzia. Ma vi abbiamo rinunciato perché è stata trovata una soluzione migliore. Infatti, secondo l'emendamento presentato dal Governo stesso, il piano deve ottenere il parere del consiglio di amministrazione delle ferrovie e deve essere, nelle sue specificazioni particolari e successive, proposto dall'amministrazione ferroviaria di concerto con i ministri del bilancio e del tesoro.

Sono, queste, garanzie importanti che da sole irrobustiscono e rendono più efficace la prima, tutt'altro che trascurabile, del parere sia pure non vincolante, dell'amministrazione ferroviaria. La destinazione delle opere sarà ben vincolata ugualmente alle direttive di priorità, poiché si tratta di provvedimenti da prendere di concerto con tre ministeri, di cui uno incaricato di fare in modo che la spesa ferroviaria si inquadri nella programmazione generale. Potrebbero, altrimenti, avvenire molte cose strane, molte fughe della spesa (questo sia detto tra parentesi e non se ne prenda nota se si vuole) verso destinazioni elettorali. Questo non avverrà. Gli ostacoli frapposti dall'obbligo di concertare la spesa sono freni potenti che il Parlamento ha il potere di controllare solo che ne abbia la volontà.

Per ciò che riguarda l'inclusione nel provvedimento dello stanziamento di spesa fino a 1.500 miliardi, onorevole De Pasquale, la questione non mi sembra più rilevante una volta che per merito di tutti — anche nostro per il forte impegno programmatico impresso da noi, in sede di formazione del nuovo Governo, a questo impegno di spesa di 1.500 miliardi — è entrato non soltanto nella coscienza pubblica, ma nel complesso dello stesso provvedimento il concetto che il piano si fa per 1.500 miliardi, cioè per la totalità della spesa. Conforme alla prassi, che vuole che la spesa non si stanzi formalmente per un

periodo ultra quinquennale, non significa menomare la certezza che possiamo avere fino da oggi che l'impegno di spesa è di 1.500 miliardi, e che gli 800 miliardi odierni sono solo uno stralcio.

Questi ulteriori chiarimenti ci consigliano di mantenere nella loro integrità questi pochi emendamenti, sui quali del resto mi sembra l'onorevole ministro abbia concordato. Li manteniamo nella certezza che abbiamo che, dopo tutto, il provvedimento ha, sì, dei difetti ma che, attraverso gli emendamenti e la discussione e la *felix culpa* del passaggio dalla Commissione all'aula, è stato molto migliorato, è diventato un buon provvedimento. È inutile congratularsi reciprocamente per questo. L'importante è che si sia felicemente maturata una congiuntura politica che ha permesso di migliorarlo notevolmente; di questo ci dobbiamo universalmente compiacere. E nell'approvare il provvedimento con gli emendamenti che mi pare rispondano ai voti della grande maggioranza dell'Assemblea, abbiamo tranquilla coscienza di aver fatto un'opera utile, efficace ed improrogabile. (*Applausi a sinistra*).

BIASUTTI. Chiedo di parlare a nome della Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIASUTTI. La Commissione bilancio e più precisamente la terza Sottocommissione ha preso in esame gli emendamenti trasmessi dalla Presidenza dell'Assemblea e ha deliberato di esprimere parere favorevole a quelli Spataro ed altri, e Lombardi Riccardo ed altri, relativi agli articoli 1 e 2, ravvisando per altro l'opportunità che questi ultimi emendamenti facciano riferimento alla cifra complessiva di lire 1.500 miliardi, più consona alla previsione, largamente approssimativa, necessariamente inerente a un piano di spesa decennale. Prendo atto che l'onorevole Spataro ha già accettato di ridurre lo stanziamento previsto nel suo emendamento da 1.540 a 1.500 miliardi, per cui questa difficoltà è superata.

La Commissione esprime anche parere favorevole all'emendamento Colasanto all'articolo 2, emendamento che è, nel suo complesso, comprensivo dei due emendamenti Bogoni e Spataro, anche per quanto riguarda l'importo complessivo di 800 miliardi.

La Commissione esprime invece parere contrario agli emendamenti De Pasquale ed altri, concernenti gli articoli 1, 2 e 3, poiché nel loro complesso importano un'immediata e definitiva autorizzazione globale di spesa di 1.500 miliardi, e una ripartizione di essa con più grave onere a carico dei prossimi

esercizi finanziari. Sicché mentre nel primo caso l'immediata autorizzazione di spesa è per i soli 800 miliardi del primo quinquennio, e i 1.500 miliardi sono indicati come dimensione del complessivo programma decennale, rinviandosi per i 700 del secondo quinquennio ad ulteriore successiva autorizzazione di spesa, nel secondo caso si avrebbe fin dall'inizio una autorizzazione per la utilizzazione della maggiore spesa di 1.500 miliardi.

La Commissione delibera di esprimere altresì parere contrario all'articolo aggiuntivo 2-*quater* Degli Esposti ed altri, che allarga l'area di intervento considerata dal piano, con conseguenze dirette e indirette di maggiore spesa, nonché all'emendamento Fiumanò ed altri all'articolo 7, primo comma, raccomandando al riguardo all'Assemblea di tornare alla formulazione originaria del disegno di legge.

Riguardo ai due articoli aggiuntivi 2-*bis* proposti dagli onorevoli Concas ed altri, e Sammartino ed altri, si rileva, a un determinato punto, l'attribuzione di 40 miliardi di spese nel quinquennio per la costruzione di alloggi patrimoniali ed economici per i ferrovieri, e di alloggi raggruppati per il personale di linea. In proposito si fa osservare che non si dovrebbe incidere sull'articolazione del programma. Comunque non è un'opposizione formale anche se si fa rilevare l'inopportunità di impegnare tale importo a danno del programma quinquennale di riclassamento e potenziamento previsto nel piano di sistemazione ferroviario. La Commissione ritiene invece di non avere materia per esprimere parere sui seguenti altri emendamenti: articolo aggiuntivo 2-*bis* Marchesi ed altri; articolo aggiuntivo 2-*ter* De Pasquale ed altri (ritiene per altro non opportuno il limite percentuale imposto con il punto 7° del primo comma alla destinazione della spesa); emendamento Canestrari-Petrucci al secondo comma dell'articolo 7; articolo aggiuntivo 2-*bis* Lombardi Riccardo ed altri (pur esprimendo perplessità circa la opportunità di predeterminare una ripartizione e predestinazione dei fondi stanziati con il disegno di legge, sia in considerazione del fatto che il provvedimento è già ispirato all'analisi della gestione ferroviaria ed alle precise proposte di intervento formulate dalla commissione Longo-Onida-Saraceno, sia del fatto che la più concreta ed analitica formulazione del piano viene rimessa con l'articolo 1 dello stesso disegno di legge all'amministrazione ferroviaria). Comunque, la Commissione non ne fa materia di specifica opposizione.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti finora svolti?

ARMATO, *Relatore*. Circa gli emendamenti all'articolo 1, osservo che quelli Spataro e Lombardi Riccardo si riferiscono specificatamente al piano di opere per 1.500 miliardi. Pertanto esprimo parere favorevole all'emendamento Spataro e a quello Lombardi Riccardo.

Sono contrario all'emendamento De Pasquale, anche perché muterebbe sostanzialmente l'articolazione del provvedimento. Infatti, non si riferisce ad un piano di spesa di 1.500 miliardi ma ad un'autorizzazione di spesa, il che dovrebbe portare come conseguenza anche alla modifica dell'articolo 3 del testo governativo, che autorizza l'azienda ferroviaria ad emettere obbligazioni soltanto per 800 miliardi. Sono altresì contrario per le ragioni indicate dal collega onorevole Biasutti.

In conclusione, sono favorevole ai soli emendamenti Lombardi Riccardo e Spataro.

PRESIDENTE. Il Governo?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è favorevole agli emendamenti Lombardi Riccardo e Spataro, al quale ultimo ritiene sarebbe opportuno aggiungere la parola « presunto », come propone l'emendamento Lombardi Riccardo.

Ed è anche per questa ragione che il Governo non può accettare l'emendamento De Pasquale in quanto, essendosi avviato verso una politica di programmazione, è chiaro che anche questo problema deve essere visto in quel quadro. Le previsioni della relazione Longo potrebbero essere seguite da uno stanziamento identico a quello previsto, ma potrebbero anche essere seguite dalla necessità di uno stanziamento maggiore o minore. Proprio per queste ragioni e con questa precisazione non posso accettare l'emendamento De Pasquale.

TOGNONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOGNONI. Faccio miei gli emendamenti De Pasquale agli articoli 1 e 2 e li ritiro: il nostro gruppo voterà a favore degli emendamenti Lombardi Riccardo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo Lombardi Riccardo ed altri, accettato dalla Commissione e dal Governo:

« L'azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata a predisporre un piano decennale di opere e costruzioni per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee

e degli impianti della rete, per l'importo presunto di 1.500 miliardi di lire.

Il piano sarà realizzato in due fasi, ciascuna della durata di un quinquennio ».

(È approvato).

All'articolo 2 l'onorevole Colasanto ha proposto di sostituire le ultime sette righe con le seguenti:

lire 130 miliardi nell'esercizio	1962-63
» 150 » »	1963-64
» 150 » »	1964-65
» 180 » »	1965-66
» 190 » »	1966-67 ».

COLASANTO. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Qual è il parere della Commissione sugli emendamenti presentati all'articolo 2?

ARMATO, *Relatore*. La Commissione esprime parere favorevole agli emendamenti Bogoni e Spataro, che sono identici.

PRESIDENTE. Il Governo?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo concorda.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Bogoni-Spataro interamente sostitutivo dall'articolo 2:

« Per la realizzazione della prima fase del piano, l'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 800 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti delle somme che verranno iscritte nella parte straordinaria del bilancio della stessa Azienda ferroviaria, in ragione di:

lire 130 miliardi nell'esercizio	1962-63
» 150 » »	1963-64
» 160 » »	1964-65
» 180 » »	1965-66
» 180 » »	1966-67

Entro il 30 giugno 1966 il Ministro dei trasporti, d'intesa coi Ministri del bilancio e del tesoro, presenterà al Parlamento una relazione sull'esecuzione data nel quadriennio al piano, formulando, previo parere del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato e nel quadro della programmazione generale, le proposte per gli interventi e la spesa per il secondo piano quinquennale ».

(È approvato).

Il Governo ha proposto il seguente articolo 2-bis:

« Il piano per il primo quinquennio sarà approvato con decreto del Ministro per i tra-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

sporti di concerto con i ministri del bilancio e del tesoro, previo parere del consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Esso può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i singoli settori di cui all'articolo... e approvati con separati decreti.

Nella stessa forma saranno approvate le eventuali variazioni.

Con la relazione economica generale del 1963 sarà data comunicazione al Parlamento del piano.

Il Ministro dei trasporti darà inoltre comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dello stato di avanzamento delle opere e delle forniture contemplate nel piano stesso, al 31 dicembre dell'anno precedente ».

L'onorevole Riccardo Lombardi ha già illustrato l'articolo aggiuntivo 2-bis Concas ed altri, di cui è cofirmatario.

Gli onorevoli Sammartino, Gitti, Biaggi Nullo, Colasanto, Reale Giuseppe, Curti Aurelio, Boidi, Frunzio, Buzzi e Rampa hanno proposto il seguente articolo 2-bis:

« Per la esecuzione del primo piano, la somma di 800 miliardi di cui all'articolo 1 della presente legge, sarà così destinata:

a) lire 320 miliardi al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile;

b) lire 100 miliardi al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento degli impianti di armamento;

c) lire 40 miliardi alla costruzione di alloggi patrimoniali ed economici per i ferrovieri, di alloggi raggruppati per il personale di linea e di fabbricati vari destinati al personale;

d) lire 5 miliardi al graduale aumento di capitale delle società di cui l'azienda ferroviaria detenga una partecipazione azionaria, con priorità per quelle aventi lo scopo di promuovere il potenziamento delle attrezzature destinate all'esercizio dei servizi automobilistici nonché dei servizi complementari e accessori dell'esercizio ferroviario;

e) le restanti disponibilità saranno ripartite, secondo criteri di priorità, tra le altre opere necessarie per aumentare la sicurezza dell'esercizio, per migliorarne l'efficienza, per accrescere la potenzialità delle linee e degli impianti, per completare la elettrificazione delle linee, per ammodernare e potenziare le officine, i depositi nonché gli altri im-

pianti strettamente e direttamente legati all'efficienza ed alla sicurezza dell'esercizio, per migliorare l'istruzione professionale del personale e per migliorare i servizi accessori ».

L'onorevole Sammartino ha facoltà di illustrarlo.

SAMMARTINO. L'articolo aggiuntivo, sostanzialmente identico a quello Concas, si illustra da sé: rinunzio pertanto a svolgerlo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marchesi, De Pasquale, Degli Esposti, Polano, Adamoli, Vidali, Ravagnan, Francavilla, Fiumanò, Di Paolantonio, Silvano Montanari, Anselmo Pucci e Calvaresi hanno proposto il seguente articolo aggiuntivo 2-bis:

« Il piano delle opere e delle forniture di cui all'articolo 1 sarà deliberato dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato e reso esecutivo con decreto del Ministro dei trasporti che ne darà immediata comunicazione al Parlamento.

Il Ministro dei trasporti, entro il 31 marzo di ogni anno, comunicherà al Parlamento anche gli stati di avanzamento delle opere e delle forniture previste dal piano, al 31 dicembre dell'anno precedente ».

L'onorevole Marchesi ha facoltà di illustrarlo.

MARCHESI. Il primo comma del nostro articolo aggiuntivo propone di attribuire al consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato il compito della programmazione delle opere e delle forniture necessarie al ri-classamento e all'ammodernamento della rete ferroviaria.

Non si tratta, come è evidente, di anticipare aspetti della riforma prevista dal disegno di legge n. 3251 sull'ordinamento dell'azienda, ma semplicemente di stabilire quale organo della pubblica amministrazione sia più idoneo ad elaborare e ad approvare il piano dei lavori a cui il disegno di legge in esame destina lo stanziamento. La nostra proposta è diretta a conferire al consiglio di amministrazione poteri deliberativi specifici, relativi cioè all'attuazione di questa legge, e lasciare impregiudicata tutta la questione delle riforme aziendali e delle competenze che con il nuovo ordinamento il consiglio di amministrazione dovrà istituzionalmente assumere.

Si tratta solo di stabilire, ripeto, quale sia l'organo più idoneo a predisporre e ad approvare il programma dei lavori e delle forniture che dovranno ridare efficienza tecnica alle ferrovie ed adeguarle alle esigenze del traffico

attuale e a quelle prevedibili del futuro. L'elaborazione che seguirà al voto odierno avrà natura prevalentemente tecnica, poiché, nell'ambito delle indicazioni di massima date dal Parlamento, dovrà necessariamente cominciare con l'esame dello stato degli impianti e del materiale di esercizio e con lo studio delle possibilità di sviluppo delle varie relazioni di trasporto, per concludersi con un giudizio di convenienze tecniche circa la priorità delle opere di riclassamento da eseguire.

Affidare direttamente al consiglio di amministrazione delle ferrovie il compito di elaborare ed approvare il programma significa non soltanto tener conto della sua incontrovertibile qualificazione tecnica, ma anche sottrarre la programmazione da inopportune interferenze, sempre possibili in sede politica, meno probabili in sede tecnica, e garantirne l'aderenza agli effettivi bisogni [dell'azienda ferroviaria e al suo interesse ad un razionale e ben graduale risanamento.

L'eccezione dell'onorevole Riccardo Lombardi, il quale sostiene che la tendenza delle pubbliche amministrazioni a dare accesso a spese suntuarie scongioli di conferire poteri decisivi all'azienda, non può essere seriamente considerata, data la situazione che è a fondamento di questo disegno di legge, il rapporto della commissione tecnica e lo stesso piano decennale preparato dell'azienda a cui la commissione tecnica ha fatto riferimento.

Nel primo comma del nostro emendamento proponiamo che il ministro dei trasporti, con proprio decreto, renda esecutivo il piano deliberato dal consiglio di amministrazione e ne dia immediata comunicazione al Parlamento. Nel secondo comma proponiamo i termini del controllo parlamentare sugli stati annuali di avanzamento delle opere e delle forniture programmate, facendo obbligo al ministro dei trasporti di darne notizia alle Camere entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello a cui essi si riferiscono. La disposizione mira a tener aggiornato il potere legislativo circa l'impiego della spesa autorizzata e a renderlo partecipe del processo di ricostruzione e di potenziamento delle ferrovie statali, che è il fine di questo disegno di legge.

Ci sembra che l'emendamento, nel suo complesso, rispecchi orientamenti e proposte manifestati quasi unanimemente da coloro che hanno preso la parola in questo dibattito, e non ha quindi bisogno di ulteriore particolare illustrazione. Confidiamo, pertanto, che la Camera ed il Governo vogliano accoglierlo.

PRESIDENTE. I successivi articoli aggiuntivi 2-ter De Pasquale e 2-quater Degli Esposti sono già stati illustrati dallo stesso onorevole De Pasquale.

Qual è il parere della Commissione?

ARMATO, *Relatore*. Mi permetto di invitare l'onorevole Marchesi a non insistere sul suo articolo aggiuntivo, per il semplice fatto che si correrebbe il rischio di pregiudicare una materia che fra non molto sarà discussa dal Parlamento, cioè la trasformazione dei poteri attuali del consiglio d'amministrazione da consultivi in deliberanti. È già all'esame del Parlamento un disegno di legge in tale senso. Quindi sono contrario all'articolo aggiuntivo 2-bis Marchesi perché in effetti si tratta di anticipare in questo momento, con questa legge, un argomento che costituirà motivo di discussione fra non molto.

In secondo luogo, portando il discorso sul piano politico e ricordando le precedenti impostazioni del gruppo comunista, osservo che mai come in questa occasione il Governo, accettando gli articoli aggiuntivi 2-bis Sammartino e Concas, ha posto il problema su una piattaforma di coordinamento generale; cioè mai come in questa occasione si è realizzato l'obiettivo di trasferire ad un livello di programmazione generale il problema delle ferrovie, sottraendolo ad una visione strettamente tecnica e settoriale.

L'articolo aggiuntivo 2-ter De Pasquale è, poi, a mio avviso, completamente assorbito dall'articolo aggiuntivo Concas, che prevede la ripartizione della spesa secondo criteri merceologici.

PRESIDENTE. Il Governo?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è contrario, e per una ragione molto grave. Come l'onorevole Armato ha ricordato, pende davanti al Parlamento un disegno di legge per la riforma di struttura dell'azienda ferroviaria. Ora, secondo quel disegno di legge, il Parlamento deve risolvere — ed il disegno di legge contiene alcune misure atte a farlo — un problema politico di notevole portata: cioè il sistema di conciliare l'autonomia dell'amministrazione ferroviaria con la responsabilità del ministro davanti al Parlamento. Ora non è possibile, senza risolvere quel problema, attribuire al consiglio d'amministrazione poteri deliberanti, che sono poi in contrasto, onorevole Marchesi, con quello che ella giustamente richiede (e che il Governo stesso ha proposto), cioè con quella relazione annuale al Parlamento per il controllo politico, che

presuppone un responsabile politico, che è appunto il ministro. Ora, quale responsabilità potrebbero avere in ordine a questo programma il ministro ed il Governo se il potere deliberante venisse attribuito al consiglio d'amministrazione?

Si tratta, come si vede di un problema aperto, ma da risolvere in quella sede. Non è possibile anticiparlo, anche perché questi poteri oggi sarebbero attribuiti ad un consiglio d'amministrazione che nella struttura e nella formazione attuale è un tipico organo consultivo. Il problema non va quindi pregiudicato ed è per questo che non ritengo di poter accettare l'articolo aggiuntivo 2-bis Marchesi.

Non accetto neanche l'articolo aggiuntivo 2-ter De Pasquale, perché aderisco all'emendamento degli onorevoli Concas e Lombardi sulla ripartizione, così come ho già detto nel mio intervento, degli 800 miliardi per settori di spesa. Neppure posso accettare l'articolo aggiuntivo 2-quater Degli Esposti.

PRESIDENTE. Onorevole Marchesi, mantiene il suo articolo aggiuntivo, non accettato dalla Commissione né dal Governo?

MARCHESI. Anche a nome degli altri firmatari, dichiaro di ritirare l'articolo aggiuntivo 2-bis e di aderire all'emendamento che gli onorevoli De Pasquale ed altri presenteranno tra poco all'articolo 2-bis del Governo.

PRESIDENTE. Onorevole De Pasquale, insiste sul suo articolo aggiuntivo 2-ter, non accettato dalla Commissione, né dal Governo?

DE PASQUALE. Lo ritiro, mentre insisto sull'articolo aggiuntivo 2-quater Degli Esposti, di cui sono cofirmatario.

PRESIDENTE. Gli onorevoli De Pasquale, Marchesi, Degli Esposti, Bufardecì, Salvatore Russo, Fiumanò, Raucci, Francavilla, Fogliazza e Pellegrino hanno proposto di sostituire, al primo comma dell'articolo 2-bis presentato dal Governo, le parole: «previo parere», con le altre: «su conforme parere».

Qual è il parere della Commissione su questo emendamento?

ARMATO, *Relatore*. Anche per questa proposta valgono le precedenti argomentazioni: dando carattere vincolante ai pareri di un organismo che per ora ha solo veste consultiva, si creerebbe la situazione anomala denunciata dal ministro.

PRESIDENTE. Il Governo?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Concordo con la Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento De Pasquale all'articolo aggiuntivo 2-bis presentato dal Governo.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 2-quater, Degli Esposti-De Pasquale non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 2-bis proposto dal Governo.

(*È approvato*).

Qual è il parere della Commissione sull'articolo aggiuntivo 2-bis Concas, al quale ha aderito l'onorevole Sammartino?

ARMATO, *Relatore*. La Commissione è favorevole.

PRESIDENTE. Il Governo?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Concordo con la Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2-bis Concas, di cui è già stata data lettura.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 2-quater Degli Esposti, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Non è approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 3.

FRANZO, *Segretario*, legge:

«I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 800 miliardi saranno provveduti con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda ferroviaria è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, da collocarsi sia all'interno sia all'estero a mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 800 miliardi».

PRESIDENTE. L'emendamento De Pasquale è precluso in seguito alle precedenti votazioni.

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo della Commissione.

(*È approvato*).

Si dia lettura degli articoli da 4 a 6, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

FRANZO, *Segretario*, legge:

ART. 4.

I mutui di cui al precedente articolo 5 saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con

apposite convenzioni da stipularsi tra l'Azienda delle ferrovie dello Stato e gli Enti mutuanti, con l'intervento del ministro per il tesoro e da approvarsi con decreto del ministro stesso.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Azienda delle ferrovie dello Stato a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto. Le rate di interessi e ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci della stessa Azienda e specificatamente vincolate a favore dell'Ente mutuante.

(È approvato).

ART. 5.

Le rate di ammortamento in conto capitale dei mutui da contrarre in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno, pertanto, iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

Alla stessa Azienda ferroviaria compete pure il rimborso delle rate di ammortamento in conto capitale dei mutui che siano stati o debbano essere contratti in applicazione di precedenti specifiche autorizzazioni di legge.

(È approvato).

ART. 6.

Le operazioni di mutuo di cui ai precedenti articoli e tutti gli atti ad esse inerenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la quota di abbonamento di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

(È approvato).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 7.

FRANZO, *Segretario*, legge:

«È fatto obbligo all'Azienda delle ferrovie dello Stato, 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, opere e forniture per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammmodernamento e il potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale e insulare, nonché dei mezzi di esercizio destinati ai servizi delle linee e degli impianti medesimi.

Le forniture e le lavorazioni occorrenti per l'esecuzione delle opere previste dal precedente comma sono riservate, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed 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.

In ogni caso le forniture di materiale rotabile non potranno essere d'importo inferiore ai due quinti della relativa spesa complessiva».

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fiumanò, De Pasquale, Marchesi, Degli Esposti, Polano, Adamoli, Ravagnan, Francavilla, Di Paolantonio, Montanari Silvano, Pucci Anselmo e Calvaresi hanno proposto, al primo comma, di sostituire le parole: «320 miliardi», con le altre: «600 miliardi».

Questo emendamento è precluso in seguito alle precedenti votazioni.

Gli onorevoli Canestrari e Petrucci hanno proposto, al secondo comma, di sostituire le parole: «agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare», con le altre: «agli stabilimenti industriali del Mezzogiorno e delle Isole di cui all'articolo 1 della legge 6 ottobre 1950, n. 835».

L'onorevole Canestrari ha facoltà di svolgere questo emendamento.

CANESTRARI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo della Commissione.

(È approvato).

Si dia lettura degli articoli 8 e 9, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

FRANZO, *Segretario*, legge:

ART. 8.

Le norme di cui ai primi sei commi dell'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificate dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, dall'articolo 9 del regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, dall'articolo 1 della legge 22 novembre 1956, n. 1337, e dagli articoli 4 e 5 della legge 21 marzo 1958, n. 289, sono sostituite dalle seguenti, a partire dall'esercizio finanziario 1962-63.

Sono spese ordinarie di esercizio quelle concernenti il personale, i combustibili e l'energia elettrica, la manutenzione delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati, degli impianti fissi, del materiale rotabile,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

delle navi traghetto e degli altri mezzi di esercizio, ed in genere tutte le altre spese riguardanti l'esercizio ferroviario.

Sono spese complementari di esercizio quelle:

a) per il rinnovamento delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi;

b) per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto;

c) per il rinnovamento del materiale di esercizio;

d) per le migliorie di carattere patrimoniale.

Per la manutenzione delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi, e per la manutenzione e riparazione del materiale rotabile, delle navi-traghetto e degli altri mezzi di esercizio, verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 20 per cento dei prodotti del traffico.

Per le spese di rinnovamento di cui alle lettere a), b) e c) del terzo comma del presente articolo, verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 10 per cento dei prodotti del traffico.

(È approvato).

ART. 9.

Il ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio necessarie per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà tra poco votato a scrutinio segreto.

Chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Comunico il nuovo testo dell'ordine del giorno Pucci Ernesto, firmato anche dai deputati Minasi, Fiumanò, Mancini e Principe:

« La Camera,

ricordato il tragico disastro ferroviario verificatosi il 23 dicembre 1961 a Catanzaro sul tratto delle ferrovie calabro-lucane e la unanime richiesta delle popolazioni interessate e dell'opinione pubblica nazionale per l'adozione di tempestivi e radicali provvedimenti atti ad evitare il ripetersi di simili sciagure,

impegna il Governo

a proporre subito al Parlamento, ed in ogni caso non oltre la discussione del bilancio del Ministero dei trasporti per il corrente esercizio, provvedimenti atti ad assicurare, mediante la diretta gestione statale, l'ammodernamento, il progressivo completamento ed il sicuro esercizio della rete ferroviaria delle "calabro-lucane" ».

Qual è il parere del Governo?

MATTARELLA, *Ministro dei trasporti*. Lo accetto a titolo di raccomandazione. E quindi la parola « impegna » deve intendersi sostituita, come già concordato con i presentatori, con la parola « invita ».

PRESIDENTE. Su questo ordine del giorno si è verificata l'unanime adesione di tutti i gruppi della Camera. Chiedo ora se, dopo le dichiarazioni del Governo, i presentatori insistono a che il loro ordine del giorno sia posto in votazione.

PUCCI ERNESTO. Non insisto.

DE PASQUALE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PASQUALE. Il gruppo comunista, mantenendo tutte le sue riserve per i suoi emendamenti non accolti, voterà a favore del disegno di legge, per le importanti modifiche migliorative apportate dalla Camera al testo governativo che era assolutamente insufficiente.

Risultato della votazione per schede.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione per la elezione di tre commissari per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza per l'anno 1962:

Votanti 367

Hanno ottenuto voti: Sammartino 200; Alessandrini 199; Pieraccini 133.

Voti dispersi 17 — Schede bianche 35 — Scheda nulla 1.

Proclamo eletti i deputati Sammartino, Alessandrini e Pieraccini.

Hanno preso parte alla votazione:

Agosta	Almirante
Aicardi	Amadei Leonetto
Alba	Amadeo Aldo
Alberganti	Amatucci
Albertini	Ambrosini
Alessandrini	Amendola Pietro
Alessi Maria	Amiconi
Alliata di Montereale	Amodio

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Anderlini	Bucalossi	Del Giudice	Guerrieri Emanuele
Andreucci	Bucciarelli Ducci	Delle Fave	Guerrieri Filippo
Angelini Giuseppe	Bufardeci	De Maria	Gui
Angelini Ludovico	Busetto	De Marzi Fernando	Guidi
Angelino Paolo	Buttè	De Meo	Gullo
Angelucci	Buzzi	de Michieli Vitturi	Helper
Angrisani	Caiati	De Pascalis	Isgrò
Antoniozzi	Caiazza	De Pasquale	Jacometti
Anzilotti	Cálamo	Diaz Laura	Jervolino Maria
Armato	Calvi	Di Benedetto	Kuntze
Armosino	Canestrari	Di Giannantonio	Laconi
Assennato	Cantalupo	Di Luzio	Lama
Audisio Walter	Caponi	Di Nardo	Landi
Avolio	Cappugi	Di Paolantonio	La Penna
Azimonti	Caprara	Donat-Cattin	Larussa
Babbi	Capua	D'Onofrio	Lattanzio
Bacelli	Carra	Dosi	Leccisi
Badaloni Maria	Carrassi	Ermini	Lenoci
Baldelli	Cassiani	Fabbri	Leone Francesc
Barbaccia	Castagno	Failla	Leone Raffaele
Barberi Salvatore	Castelli	Fanelli	Liberatore
Barbi Paolo	Castellucci	Feroli	Limoni
Barbieri Orazio	Cattani	Ferrari Aggradi	Lizzadri
Bardini	Cavazzini	Ferrari Giovanni	Lombardi Giovanni
Baroni	Céngarle	Ferri	Lombardi Riccardo
Barontini	Ceravolo Mario	Fiumanò	Lombardi Ruggero
Bartesaghi	Cerreti Alfonso	Foderaro	Longoni
Bartole	Cerreti Giulio	Fogliazza	Lucchesi
Basile	Chiatante	Forlani	Lucifredi
Beccastrini Ezio	Cianca	Fornale	Macrelli
Bei Ciufoli Adele	Cibotto	Foschini	Maglietta
Belotti	Clocchiatti	Fracassi	Magnani
Beltrame	Cocco Maria	Francavilla	Magno Michele
Berlingúer	Codignola	Franceschini	Magri
Bérry	Colasanto	Franco Raffaele	Malagugini
Bersani	Colitto	Franzo Renzo	Malfatti
Bertè	Colleoni	Frunzio	Mancini
Bertoldi	Colleselli	Fusaro	Manco Clemente
Béttoli	Colombo Renato	Gagliardi	Mannironi
Biaggi Nullo	Colombo Vittorino	Gaspari	Marangone
Biagioni	Comandini	Gaudioso	Marchesi
Bianchi Fortunato	Compagnoni	Geffer Wondrich	Marconi
Bianchi Gerardo	Cóncas	Gerbino	Mariconda
Bianco	Conci Elisabetta	Germani	Marotta Vincenzo
Biasutti	Conte	Ghislandi	Martina Michele
Bigi	Cossiga	Giglia	Martoni
Bima	Cotellessa	Gioia	Mattarella Bernardo
Bisantis	Curti Aurelio	Giolitti	Mattarelli Gino
Bogoni	Cuttitta	Giorgi	Matteotti Gian Carlo
Bóidi	Dal Cantón Maria Pia	Gitti	Matteotti Matteo
Bologna	D'Ambrosio	Gomez D'Ayala	Maxia
Bonfantini	Dami	Gorrieri Ermanno	Mazza
Bonino	De Capua	Gotelli Angela	Mazzoni
Bontade Margherita	De' Cocci	Granati	Menchinelli
Borghese	Degli Esposti	Greppi	Merenda
Borín	De Grada	Grezzi	Merlin Angelina
Breganze	De Leonardis	Grifone	Messe
Brighenti	Delfino	Grilli Antonio	Messinetti

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Miccolis Maria
 Miceli
 Migliori
 Minasi Rocco
 Minella Molinari An-
 giola
 Misasi Riccardo
 Misefari
 Monasterio
 Montanari Otello
 Montanari Silvano
 Monte
 Nanni Rino
 Nannuzzi
 Natoli Aldo
 Negrari
 Negroni
 Nicoletto
 Nicosia
 Pacciardi
 Paolucci
 Passoni
 Patrini Narciso
 Pavan
 Pellegrino
 Pennacchini
 Perdonà
 Petrucci
 Pezzino
 Pinna
 Pintus
 Pirastu
 Pitzalis
 Polano
 Prearo
 Preziosi Costantino
 Preziosi Olindo
 Pucci Anselmo
 Pucci Ernesto
 Pugliese
 Quintieri
 Radi
 Raffaelli
 Rampa
 Rapelli
 Raucci
 Ravagnán
 Reale Giuseppe
 Reale Oronzo
 Reposs
 Resta
 Restivo
 Riccio
 Ripamonti
 Rivera
 Rocchetti
 Roffi
 Romanato

Romeo
 Roselli
 Rossi Paolo
 Rossi Paolo Mario
 Russo Salvatore
 Russo Vincenzo
 Salizzoni
 Salutari
 Sammartino
 Sangalli
 Santarelli Ezio
 Sarti
 Savio Emanuela
 Savoldi
 Scaglia Giovanni Bat-
 tista
 Scalfaro
 Scalia Vito
 Scarlato
 Scarpa
 Schiavetti
 Schiavon
 Sciolis
 Sciorilli Borrelli
 Sedati
 Semeraro
 Seroni
 Servello
 Sforza
 Silvestri
 Simonacci
 Sinesio
 Sodano
 Soliano
 Sorgi
 Spallone
 Spataro
 Sponziello
 Storchi Ferdinando
 Sulotto
 Tambroni
 Targetti
 Taviani
 Terragni
 Terranova
 Titomanlio Vittoria
 Togni Giulio Brunc
 Togni Giuseppe
 Tognoni
 Tonetti
 Tóros
 Tozzi Condivi
 Tripódi
 Truzzi
 Turnaturi
 Vacchetta
 Valiante
 Valori

Vecchietti
 Vedovato
 Venegoni
 Veronesi
 Vestri
 Vetrone
 Viale
 Vicentini

Vidali
 Vigorelli
 Vincelli
 Viviani Luciana
 Zaccagnini
 Zanibelli
 Zoboli
 Zugno

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Ballesi	Iozzelli
Battistini Giulio	Martino Edoardo
Bettiól	Martino Gaetano
Carcatera	Montini
Cavéri	Pedini
Daniele	Romano Bartolomeo
De Martino Carmine	Rubinacci
Elkan	Sabatini
Gennai Tonietti	Schiratti
Erisia	Villa
Graziosi	

(concesso nelle sedute odierne).

Del Bo

Ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Informo che il deputato Ripamonti, anche a nome degli altri firmatari, ha dichiarato di ritirare la proposta di legge:

« Provvedimenti per l'esecuzione di opere straordinarie negli aeroporti di Milano-Linate e Milano-Malpensa » (1766).

La proposta di legge sarà, pertanto, cancellata dall'ordine del giorno.

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ritengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti alla VII Commissione (Difesa) in sede legislativa:

« 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 dalla IV Commissione del Senato*) (3682) (*Con parere della VI Commissione*);

« Norme per la concessione di un premio agli ufficiali direttori del tiro ed agli ufficiali direttori del tiro ed agli ufficiali elettrotecnici

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

e delle comunicazioni della marina » (*Approvato dalla IV Commissione del Senato*) (3683) (*Con parere della V Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

I seguenti provvedimenti sono deferiti in sede referente:

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

ALESSANDRINI ed altri: « Autorizzazione della spesa di lire 400 milioni per la costruzione delle attrezzature occorrenti per i servizi di frontiera ai nuovi valichi di confine fra l'Italia e Svizzera nel territorio del comune di Lavena-Ponte Tresa » (*Urgenza*) (3497) (*Con parere della V e della VI Commissione*);

alla X Commissione (Trasporti):

DURAND DE LA PENNE: « Modifica dell'articolo 213 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 » (*Con parere della IV Commissione*);

alla XIII Commissione (Lavoro):

« Modalità per il versamento del contributo dello Stato al fondo per l'adeguamento delle pensioni » (*Approvato dal Senato*) (3680) (*Con parere della V Commissione*);

alla XIV Commissione (Igiene e sanità):

TITOMANLIO VITTORIA: « Modificazioni della legge 13 dicembre 1956, n. 1430, concernente provvedimenti a favore delle infermiere volontarie della Croce rossa italiana » (3667) (*Con parere della VII e della VIII Commissione*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del testo unificato delle proposte di legge Riccio, Foderaro ed altri, Angioy e Roberti: « Tutela giuridica dell'avviamento commerciale » (198-240-1308).

Sarà votato per scrutinio segreto anche il disegno di legge n. 3272, oggi esaminato. Indico la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*I deputati segretari numerano i voti*).

Comunico il risultato della votazione:

Testo unificato delle proposte di legge RICCIO, FODERARO ed altri, ANGIOY e ROBERTI: « Tutela giuridica dell'avviamento commerciale » (198-240-1308):

Presenti e votanti	349
Maggioranza	175
Voti favorevoli	314
Voti contrari	35

(*La Camera approva*).

Disegno di legge: « Rinnovamento, riassetto, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato » (3272):

Presenti e votanti	349
Maggioranza	175
Voti favorevoli	323
Voti contrari	26

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Agosta	Barberi Salvatore
Aicardi	Barbi Paolo
Alba	Barbieri Orazio
Albarello	Bardini
Alberganti	Baroni
Albertini	Barontini
Aldisio	Bartesaghi
Alessandrini	Bartole
Alessi Maria	Beccastrini Ezio
Amadei Leonetto	Belotti
Amadeo Aldo	Beltrame
Amatucci	Berlinguer
Ambrosini	Béry
Amendola Pietro	Bertè
Amiconi	Bertoldi
Amodio	Béttoli
Anderlini	Biaggi Nullo
Andreucci	Biagioni
Angelini Giuseppe	Bianchi Fortunato
Angelini Ludovico	Bianco
Angelino Paolo	Biasutti
Angelucci	Bigi
Angrisani	Bignardi
Anzilotti	Bima
Armani	Bogoni
Armato	Bóidi
Armosino	Bologna
Avolio	Bonino
Azimonti	Bonomi
Babbi	Bontade Margherita
Baccelli	Borghese
Baldelli	Borin
Baldi Carlo	Breganze
Barbaccia	Bucalossi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Bucciarelli Ducci	De Maria	Kuntze	Negrone
Bufardeci	De Marsanich	Lajolo	Nenni
Busetto	De Martino Francesco	Landi	Nicoletto
Buttè	De Marzi Fernando	La Penna	Origlia
Buzzelli Aldo	De Meo	Larussa	Pajetta Giuliano
Buzzetti Primo	de Michieli Vitturi	Lattanzio	Palazzolo
Buzzi	De Pascalis	Leccisi	Paolucci
Caiazza	De Pasquale	Lenoci	Passoni
Cálamo	Diaz Laura	Leone Francesco	Patrini Narciso
Calasso	Di Benedetto	Leone Raffaele	Paván
Canestrari	Di Giannantonio	Liberatore	Pellegrino
Cappugi	Di Nardo	Limoni	Pennacchini
Caprara	Di Paolantonio	Lizzadri	Perdonà
Carra	Dominedò	Lombardi Giovanni	Pertini Alessandro
Carrassi	Ermini	Longoni	Petrucci
Cassiani	Fabbri	Lucchesi	Pezzino
Castagno	Fanelli	Lucchi	Pinna
Castelli	Ferrari Giovanni	Lucifredi	Pirastu
Castellucci	Ferri	Luzzatto	Pitzalis
Cavazzini	Fiumanò	Maglietta	Polano
Cecati	Foderaro	Magnani	Prearo
Céngarle	Fogliazza	Magno Michele	Preziosi Olindo
Ceravolo Mario	Forlani	Magri	Pucci Anselmo
Cerreti Alfonso	Fornale	Malagugini	Pucci Ernesto
Chiatante	Foschini	Malfatti	Radi
Cibotto	Fracassi	Mancini	Raffaelli
Clocchiatti	Francavilla	Manco Clemente	Rampa
Cocco Maria	Franceschini	Marangone	Rapelli
Codacci Pisanelli	Franco Pasquale	Marchesi	Rauci
Codignola	Franco Raffaele	Marconi	Ravagnán
Colasanto	Franzo Renzo	Mariani	Re Giuseppina
Colleoni	Frunzio	Mariconda	Reale Giuseppe
Colleselli	Fusaro	Marotta Vincenzo	Reale Oronzo
Colombo Renato	Gagliardi	Martina Michele	Repossi
Colombo Vittorino	Galli	Martinelli	Resta
Comandini	Gatto Eugenio	Mattarella Bernardo	Restivo
Cóncas	Gaudioso	Mattarelli Gino	Ricca
Conci Elisabetta	Gerbino	Matteotti Matteo	Ripamonti
Conte	Germani	Mazza	Rivera
Cossíga	Ghislandi	Merenda	Roberti
Cotellessa	Giglia	Merlin Angelina	Rocchetti
Covelli	Gioia	Messinetti	Roffi
Curti Aurelio	Giorgi	Miccolis Maria	Romanato
Curti Ivano	Gitti	Miceli	Romano Bruno
Cuttitta	Gorrieri Ermanno	Micheli	Romeo
D'Ambrosio	Gotelli Angela	Migliori	Roselli
Dami	Granati	Minasi Rocco	Rossi Paolo
D'Arezzo	Greppi	Minella Molinari An- giola	Rossi Paolo Mario
De Capua	Grezzi	Misasi Riccardo	Russo Spena Raf- faello
De' Cocci	Grifone	Misefari	Russo Vincenzo
Degli Esposti	Grilli Giovanni	Monasterio	Salutari
De Lauro Matera Anna	Guadalupi	Montanari Otello	Sammartino
De Leonardis	Guerrieri Emanuele	Montanari Silvano	Sangalli
Delfino	Guerrieri Filippo	Monte	Santarelli Ezio
Del Giudice	Guidi	Nanni Rino	Sarti
Del Vecchio Guelfi	Gullotti	Napolitano Francesco	Savio Emanuela
Ada	Jacometti	Napolitano Giorgio	Savoldi
	Jervolino Maria		

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

Scalfaro	Terranova
Scalia Vito	Titomanlio Vittoria
Scarlato	Togni Giulio Bruno
Scarongella	Togni Giuseppe
Scarpa	Tognoni
Schiavetti	Tonetti
Schiavon	Tóros
Scíolis	Tozzi Condivi
Sciorilli Borrelli	Tripódi
Sedati	Truzzi
Sforza	Turnaturi
Silvestri	Vacchetta
Simonacci	Valiante
Sinesio	Valsecchi
Sodano	Vedovato
Soliano	Venegoni
Sorgi	Vestri
Spallone	Vicentini
Spataro	Vidali
Sponziello	Vigorelli
Storchi Ferdinando	Vincelli
Sullo	Volpe
Sulotto	Zaccagnini
Tàntalo	Zanibelli
Targetti	Zoboli
Terragni	Zugno

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Ballesi	Iozzelli
Battistini Giulio	Martino Edoardo
Bettiól	Martino Gaetano
Carcattera	Montini
Cavéri	Pedini
Daniele	Romano Bartolomeo
De Martino Carmine	Rubinacci
Elkan	Sabatini
Gennai Tonietti	Schiratti
Erisia	Villa
Graziosi	

(concesso nelle sedute odierne):

Del Bo

Annuncio di interrogazioni e di interpellanze.

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

BIASUTTI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, del lavoro e previdenza sociale e dell'agricoltura e foreste, per conoscere quali siano le precise direttive impartite ai prefetti ed ai questori, sulla base delle

quali pare che queste ultime autorità impediscano alle diverse organizzazioni dei centri di azione agraria la libera manifestazione della loro attività di discussione e di riunione, di contro alla più assoluta libertà in tal senso concessa a tutti gli altri organismi sindacali e di categoria che si interessano di problemi agricoli; e per quali motivi infine i predetti centri di azione agraria non vengano invitati, sia in sede nazionale che in sede periferica, nelle riunioni indette dal Governo o dalle altre autorità tecniche, assieme a tutte le altre associazioni, allorché devono esaminarsi problemi e decisioni che riguardano l'agricoltura italiana.

(4713)

« MANCO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno — dopo la convocazione al 10 giugno 1962 dei comizi per la ricostituzione dell'amministrazione elettiva di Roma — di revocare la decisione già assunta di affidare la rielaborazione del piano regolatore della città alla gestione commissariale, sia pure con l'assistenza di una commissione di tecnici; e ciò in considerazione del fatto che, come è evidente, si tratta di compito la cui responsabilità non può che essere affidata — a norma della legge oltre che per ovvi motivi politici — ad un'autorità e ad un organismo veramente democratici e rappresentativi della cittadinanza.

(4714)

« NATOLI, CIANCA, D'ONOFRIO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, allo scopo di sapere:

a) se sia a conoscenza della gravissima circostanza, in base alla quale, per interventi intimidatori e limitativi della libertà personale, i consiglieri comunali Gioffrè Antonino e Zerilli Rocco sono stati impediti a partecipare a diverse sedute del consiglio comunale di Rizziconi (Reggio Calabria), indette nei mesi di febbraio e marzo 1962, per la elezione del sindaco;

b) quali misure intenda adottare: per riportare la normalità in quel centro e permettere l'esercizio della libertà democratica a tutti i suoi cittadini; per consentire ai due consiglieri suddetti la partecipazione alla riunione del consiglio per la nomina degli organi attivi dell'amministrazione comunale.

(4715)

« FIUMANÒ, MISEFARI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'interno e delle partecipazioni sta-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

tali, per conoscere se ritengano che le legittime agitazioni degli operai di Gela addetti ai complessi dell'E.N.I. e a ditte appaltatrici da esso dipendente meritassero misure repressive di così inaudita violenza, come quelle messe in opera dalla polizia nella giornata 24 marzo 1962 nella stessa città di Gela;

particolarmente al ministro delle partecipazioni statali per conoscere se non intenda intervenire presso i dirigenti dell'E.N.I., al fine di fare accogliere le giuste rivendicazioni degli operai in una città che, superata la fase economica agricola, impone ai cittadini il ritmo di più alto tenore di vita, senza possibilità di rivalsa per coloro che vivono di stipendio e salario fisso.

(4716) « CALAMO, MOGLIACCI, DI PIAZZA ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non ritenga di fare erogare alla città di Trieste (al pari di quanto è stato fatto per Napoli), l'importo necessario per la costruzione dell'indispensabile palazzetto dello sport, cui non può provvedere il bilancio del comune.

« Trieste è l'unica grande città italiana priva di impianto sportivo coperto, il che, anche con riguardo al particolare clima della città, impedisce lo svolgimento di varie importanti attività sportive.

(22638) « GEFTER WONDRIK ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se risponda a verità la notizia, riportata con amari commenti dalla stampa nazionale, relativa a trattative in corso con il governo jugoslavo, cui il Governo italiano si accingerebbe ad elargire un cospicuo aiuto economico per consentire alla vicina Repubblica comunista di superare la prevedibile crisi determinata dal fallimento dei suoi antidemocratici programmi. Indipendentemente da ogni considerazione politica che tale notizia, se confermata, potrebbe suggerire, tenendo conto anche del riaccostamento tra Mosca e Belgrado emergente dalle recenti cronache, l'interrogante ritiene che aiuti, comunque e sotto qualunque forma, elargiti dall'Italia alla Jugoslavia, proprio nel momento in cui il fisco italiano appesantisce la sua già grave pressione sui contribuenti al fine di coprire le crescenti spese interne, non potrebbe non essere accolto con allarme e perplessità dalla na-

zione tutta, e particolarmente da regioni, come la Lucania, che da ormai troppo tempo postulano invano lo stanziamento dei fondi necessari per scrollare il giogo di una secolare e spaventosa miseria.

(22639) « SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se ritenga opportuno intervenire presso le prefetture allo scopo di invitarle a non creare difficoltà al sorgere ed al funzionamento dei consigli di valle o comunità montane sorte o in via di costituzione nelle zone montane.

« In particolare, l'interrogante desidera conoscere se il ministro intenda invitare il prefetto di Grosseto a porre fine agli intralci deliberatamente frapposti all'attività della comunità del Monte Amiata, la quale si vede continuamente annullate le deliberazioni relative all'istituzione della sezione speciale per l'energia elettrica, per l'assunzione di un tecnico, per le missioni e le riunioni indette dalla stessa, per l'adesione all'U.N.C.E.M. e per molte altre iniziative.

(22640) « NANNI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere a che cosa serva, o possa servire, la pistola quale parte integrale dell'equipaggiamento del pur benemerito corpo dei vigili urbani di Roma. Tale perplessità, già vivamente sentita dall'opinione pubblica, è drammaticamente stimolata dal recente increscioso episodio di cui è stato vittima il valoroso generale Tobia. In particolare, l'interrogante fa presente che:

a) l'opinione pubblica, i turisti e la stragrande maggioranza degli stessi vigili non comprende perché un Corpo di polizia municipale, sia pure di stanza in una grande città come Roma, abbia bisogno, per assolvere il proprio mandato, che è ben diverso da quello dei Corpi di polizia dello Stato, di essere armato, oltretutto di cortesia, di buona volontà e di ottima preparazione professionale, anche di una pistola;

b) le polizie municipali di grandi città come Londra o Parigi sono, giustamente, disarmate, in quanto non è tra i loro compiti, specifici o comunque preminenti, quello di lottare contro la delinquenza;

c) sarebbe offesa per il civilissimo popolo romano sostenere che, contrariamente a quanto succede a Londra o a Parigi, esso merita di essere guardato a vista da un Corpo di vigili urbani egualmente abili nel manovrare i re-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

golamenti municipali, il blocchetto delle contravvenzioni e la rivoltella;

d) per molti bravi vigili, che abitano in famiglia con i propri bambini, la detenzione di un'arma da fuoco è, inoltre, fonte di comprensibili preoccupazioni;

e) alla pubblica sicurezza armata già provvedono, egregiamente, le forze armate di polizia, che operano in un'area ben diversa e con compiti ben diversi da quelli dei vigili urbani, cui la pistola potrebbe essere riservata solo per particolari servizi;

f) l'onere di tale inutile armamento è sostenuto dal bilancio di un comune gravemente deficitario, e quindi necessitante di limitare ogni spesa superflua.

(22641)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della difesa, per conoscere se e quando sarà, finalmente, risolto l'annoso problema delle Casermette militari site a Salerno in località Torrione Alto. E, infatti, oltremodo indecoroso che, dopo diciassette anni dalla fine della guerra, non si sia ancora posto mano alla rimozione di quegli allucinanti ruderi, intorno ai quali si esercitano le truppe, con comprensibile imbarazzo di quei bravi soldati, disappunto per la popolazione e squallida sorpresa per i turisti. L'interrogante fa presente di aver già sollevato lo stesso problema con sua interrogazione di sei anni or sono.

(22642)

« SPADAZZI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, allo scopo di conoscere se non ritenga opportuno dare corso con sollecitudine alla richiesta formulata dal Consiglio superiore della magistratura di promuovere un provvedimento legislativo che, indipendentemente dalla riforma dell'ordinamento giudiziario, stabilisca che, ai fini del computo dell'anzianità di servizio richiesta per gli aumenti economici ai magistrati, il precedente servizio di ruolo nelle amministrazioni dello Stato sia valutato, dopo la nomina a magistrato di tribunale, per un terzo se prestato nella carriera esecutiva, per metà se nella carriera di concetto, per due terzi se nella carriera direttiva (fino al massimo, in ogni caso, di 4 anni).

(22643)

« AMADEI GIUSEPPE, BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri delle finanze e dell'interno, per sapere se intendano tempestivamente preoccuparsi per la sistemazione di quella parte del perso-

nale delle imposte di consumo, che, nella ventilata ipotesi di una riduzione di organico, venisse a trovarsi esclusa dall'impiego;

se intendono dare una soluzione al problema della stabilità d'impiego del personale delle imposte di consumo, che resterà alle dipendenze delle società appaltatrici.

(22644)

« MINASI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere i motivi che lo hanno indotto a non concedere il previsto contributo del 75 per cento per spese tecniche e di custodia al Consorzio silvo-pastorale fra i comuni di Arcidosso, Seggiano, Santa Fiora e Castellazzara in provincia di Grosseto ad iniziare dal 1960.

« In proposito, l'interrogante fa presente che l'attività del Consorzio viene incoraggiata da tutte le organizzazioni montane, quali l'U.N.C.E.M. sotto la cui egida esso si è costituito, nonché dallo stesso Ministero dell'agricoltura, il quale già il 28 gennaio 1960 si complimentava per l'iniziativa e chiedeva la necessaria documentazione per la concessione del contributo.

(22645)

« NANNI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se i regolamenti interni adottati dagli Ispettorati dell'agricoltura delle provincie emiliane, riguardanti le modalità e gli indirizzi degli investimenti previsti dal Piano verde, siano stati prodotti per iniziativa locale oppure dietro direttiva del Ministero stesso. In ogni caso, l'interrogante desidera sapere se il ministro ritenga necessario intervenire allo scopo di impedire che tali regole si sovrappongono alla legge stessa, come avviene a Bologna, dove, ad esempio, per la concessione dei contributi per la meccanizzazione si escludono tutti quelli che hanno utilizzato i mutui ai sensi della legge n. 949, nonché tutte le aziende della pianura, riservando solo alla montagna (data la esiguità obiettiva delle richieste) un contributo che non supera comunque l'8 per cento contro il massimo previsto del 25 per cento, ed infine si escludono tutte le macchine già registrate all'U.M.A., il che significa escludere tutti gli acquisti avvenuti in precedenza, poiché nessun coltivatore avrebbe potuto fare a meno di tale iscrizione.

(22646)

« NANNI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza dello stato di agi-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

tazione in cui si trova il personale dell'I.N.P.S. per la mancata ratifica da parte del Ministero della delibera approvata dal consiglio di amministrazione dell'Istituto fin dal 19 aprile 1961, concernente l'ampliamento dell'organico della terza categoria e la sistemazione del personale fuori ruolo; delibera che interessa circa 9.000 dipendenti.

« L'interrogante chiede di essere informato degli eventuali motivi che ostano a detta ratifica, dopo il già ottenuto consenso del Ministero del tesoro.

(22647)

« CASTAGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non sia ritenuto doveroso accogliere le legittime istanze formulate dalla benemerita categoria dei mutilati e invalidi del lavoro, categoria che è stata esaltata giorni or sono in tutte le province d'Italia con la celebrazione della Terza giornata mondiale del mutilato del lavoro.

« In particolare, l'interrogante chiede di conoscere se non sia ritenuto necessario abrogare l'assurdo limite vigente (10 anni) per quei mutilati e invalidi del lavoro che chiedano di sottostare a nuova visita medico-legale, onde far accertare il loro eventuale aggravamento. Come emerge dagli insegnamenti della medicina del lavoro, tale limite di dieci anni non ha alcuna ragione logica di sussistere, in quanto non è possibile fissare obiettivamente, nel campo della infortunistica, un traguardo perentorio di tempo, dopo il quale le condizioni del mutilato o dell'invalido abbiano a stabilizzarsi.

(22648)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non sia ritenuto doveroso e urgente consentire anche alla benemerita categoria dei mutilati e invalidi del lavoro di entrare in possesso di un alloggio dell'I.N.A.-Case o degli Istituti case popolari, riservando loro, come già opportunamente si verifica per analoghe categorie, una congrua percentuale degli alloggi messi a concorso. La necessità di porre riparo a tale inesplicabile omissione è sollecitata da inderogabili esigenze di equità, ed è particolarmente sentita tra i mutilati e gli invalidi del lavoro residenti in regioni depresse come la Lucania.

(22649)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga doveroso promuovere l'estensione degli assegni integrativi a favore di tutti i figli minori, o comunque a carico, dei mutilati e invalidi del lavoro, ancorché siano stati concepiti successivamente all'ottenimento della qualifica di mutilato o invalido del lavoro.

« Infatti, attualmente sono esclusi dagli assegni i figli dei mutilati e invalidi del lavoro che siano nati, o nascano, dopo almeno 300 giorni dalla data dell'infortunio: il che, pur comprendendo le ragioni di natura economica che sono alla base di tale assurda disposizione, appare socialmente iniquo e inconciliabile con il superiore dettato della Costituzione. Infatti, a parte ogni sottile distinzione giuridica, è ovvio che i figli concepiti successivamente all'infortunio hanno, socialmente ed eticamente, lo stesso diritto all'assistenza e alla vita degli altri figli concepiti in epoca anteriore.

(22650)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non sia ritenuto socialmente e umanamente indifferibile eliminare ogni sperequazione nelle rendite assistenziali a danno dei mutilati e invalidi del lavoro che siano rimasti infortunati nell'anteguerra. È, infatti, evidente che non debbono essere i singoli mutilati e invalidi del lavoro a subire le conseguenze di una provvida, ma pur non omogenea, legislazione sociale, che releghi gran parte degli appartenenti a tale benemerita categoria in uno stato di permanente inferiorità assistenziale nei confronti dei mutilati e invalidi del lavoro che siano rimasti infortunati negli ultimi anni.

« L'interrogante cita, a questo proposito, il drammatico caso — tutt'altro che raro ed estremamente doloroso in una regione povera come è la generosa Lucania — dell'invalido Covucci Carmine da Savoia di Lucania (Potenza), il quale rimase infortunato nel 1944, subendo una minorazione permanente del 22 per cento, e godendo attualmente del risibile vitalizio di lire 175 mensili.

« Pur rendendosi conto degli ostacoli di natura finanziaria che, per la risoluzione globale di un sì doloroso problema, dovranno essere superati, l'interrogante ritiene indifferibile (specialmente in un momento politico come l'attuale, mentre si reperiscono ingenti fondi per sostenere gravose spese socialmente di irrilevante produttività) reperire, comun-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

que, i tenui fondi occorrenti per eliminare un neo così aberrante nell'apparato assistenziale italiano.

(22651)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se lo stesso non ritenga di dover estendere, per evidenti ragioni di opportunità e di equità, ai diplomati degli istituti professionali di Stato per l'industria e l'artigianato la facoltà, riconosciuta ai licenziati delle scuole tecniche industriali per effetto dell'ordinanza 31 gennaio 1948, di partecipare quali candidati esterni agli esami di abilitazione tecnica industriale.

(22652)

« BADINI CONFALONIERI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della sanità, per conoscere se gli uffici competenti della provincia e della città di Napoli hanno analizzato l'aria contenuta (nelle diverse ore) nella Galleria della Vittoria e di Fuorigrotta, a Napoli, e le misure adottate a tutela della salute pubblica.

(22653)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere le ragioni per le quali — malgrado le diverse perizie richieste dal Ministero dei lavori pubblici all'Ispettorato del genio civile di Brescia — non siano stati ancora iniziati i lavori per la sistemazione del Mausoleo del Vittoriale degli Italiani, sul quale deve essere costruita la tomba di Gabriele D'Annunzio, permettendo così la traslazione della salma del poeta — dal tumulo provvisorio dove giace dal 1938 — possa avvenire nella ricorrenza del centenario della nascita (12 marzo 1963).

« L'interrogante ricorda che le spese necessarie per tali lavori furono approvate con legge del 3 aprile 1940, n. 299.

(22654)

« BOZZI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro del commercio con l'estero, per conoscere le ragioni per cui alla recente fiera internazionale di Lipsia, alla quale partecipavano parecchie ditte italiane fra cui la Fiat e la Montecatini, non figurava il nome del nostro paese.

(22655)

« JACOMETTI, ALBERTINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere quale linea di condotta intenda adottare nei con-

fronti della gravissima agitazione provocata nella magistratura italiana dall'improvvisa richiesta al Consiglio superiore della magistratura del bando dei concorsi per titoli per le promozioni a magistrati di corte d'appello e di corte di cassazione.

(22656)

« FERRAROTTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se sia a conoscenza dei gravi danni prodotti dalle recenti mareggiate agli abitanti del litorale di Cirò Marina (Catanzaro), già provati da altri simili disastri, e se non ritenga ormai indilazionabili per tante case, oggi indifese, le opere protettive richieste da tempo, spesso promesse, ma mai attuate.

(22657)

« TRIPODI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se — anche a seguito delle assicurazioni date in aula nella seduta del 27 marzo 1962 — non ritenga intervenire nei confronti del commissario prefettizio di Napoli perché soprasseda, sino alle annunciate elezioni amministrative, dal procedere a nomine di amministratori di enti e di aziende a carattere comunale (come le tranvie provinciali di Napoli); nomine che, non effettuate fin'oggi, se venissero affrettatamente eseguite nelle more delle già indette elezioni, apparirebbero dettate, più che dalla sollecitudine di provvedere ad una efficiente amministrazione, dalla preoccupazione di attribuirle a persone di esclusiva scelta governativa, sottraendo così all'amministrazione ordinaria di Napoli, che sarà costituita con le prossime elezioni, una delle sue essenziali e più gelose attribuzioni.

(22658)

« ROBERTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se intenda intervenire al fine di ottenere la liquidazione della pensione di reversibilità intestata alla signora Maria Valentic vedova Desko, nata il 17 dicembre 1880 a Villa Decani (Capodistria) e residente a Trieste in viale XX Settembre 48.

« Il marito dell'interessata, Giovanni Desko, pensionato del Ministero dell'interno con certificato n. 3529747, è deceduto il 29 gennaio 1961. Da allora la vedova, ottantenne, è costretta a vivere con soltanto 3.030 lire mensili, liquidatele dall'I.N.P.S., in conseguenza del ritardo subito dalla pratica, pare, per un

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

conflitto di competenza sorta fra la prefettura di Trieste e l'ufficio del tesoro per la liquidazione in oggetto.

(22659)

« VIDALI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se — con la nomina di un titolare o di altro incaricato non avente impegni direttivi — non ritenga opportuno normalizzare ormai lo stato della soprintendenza bibliografica per la Campania e la Calabria che, priva di un suo autonomo ufficio e di una sua particolare fisionomia, è affidata da troppi anni ad un reggente che ricopre altri incarichi impegnativi, quali quelli di direttore della Biblioteca nazionale di Napoli, di membro del Consiglio superiore delle accademie e biblioteche e del Consiglio del catalogo unico delle biblioteche italiane con presumibile danno per l'assidua ed intensa attività che la soprintendenza stessa esige, non solo come la più vasta circoscrizione italiana ma anche per i maggiori e noti bisogni delle province interessate.

(22660)

« MANCINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, in ordine ai criteri che sono stati seguiti dal provveditorato agli studi di Caserta per la nomina di incaricati all'insegnamento nelle scuole popolari.

« In particolare, l'interrogante desidera conoscere se risulti al ministro che il provveditorato di Caserta, in violazione delle disposizioni di cui alla circolare ministeriale del 10 luglio 1959, n. 313, ha conferito l'incarico per l'insegnamento nelle scuole popolari a insegnanti fuori graduatoria, lasciando disoccupati coloro che avevano diritto all'incarico.

(22661)

« RAUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali determinazioni intende assumere riguardo ad una denuncia presentata da 11 consiglieri comunali di Piacenza, in ordine alla applicazione della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, per lavori abusivamente posti in opera da certa società Fibs nella piazza Centrale di Piacenza, contravvenendo al decreto presidenziale 27 agosto 1959 di approvazione del piano particolareggiato, denominato terzo lotto.

« Si tratta, nella fattispecie, di una grossolana speculazione edilizia, la quale ha avuto gravi ripercussioni nella opinione pubblica della città di Piacenza, che ha determinato

la convinzione nei cittadini come ancora una volta certe forze economiche possano impunemente sfidare le leggi e i pubblici poteri con la certezza di uscire indenni o quasi.

« Occorre, anzi è necessario, che venga ristabilito contro chiunque il rispetto della legge e del pubblico interesse.

(22662)

« CLOCCHIATTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non reputi opportuno dare alla strada che congiunge Serra-Tornano di Mercato Saraceno (Forlì) alla provinciale Sogliano-Perticara, per la parte posta su terreno franoso, un diverso tracciato, posto che tutti gli anni quel tratto è da rifare con notevole disagio per le popolazioni interessate e con notevole aggravio di spesa per lo Stato che finanzia le opere attraverso la legge del pronto intervento.

(22663)

« MAGNANI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere i provvedimenti che s'intendono adottare per la sistemazione dei canali Cristallini, Fossariccio ecc. in agro di Mondragone (Caserta) onde evitare le ricorrenti alluvioni.

(22664)

« RAUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga necessario predisporre l'aumento dei minimi di reddito stabiliti per la concessione degli assegni famigliari o delle aggiunte di famiglia ai lavoratori aventi famigliari pensionati a carico.

« L'annunciato aumento dei minimi delle pensioni I.N.P.S. si risolverebbe in un danno economico per quei numerosi lavoratori che hanno famigliari pensionati a carico, in quanto perderebbero i relativi assegni famigliari.

(22665)

« DELFINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno dare disposizioni agli uffici comunali di collocamento affinché effettuino il primo pagamento dell'indennità di disoccupazione in qualsiasi giorno del mese.

« Attualmente gli uffici di collocamento pagano infatti l'indennità di disoccupazione soltanto alla fine del mese, per cui una pratica definita dall'I.N.P.S. viene pagata dagli

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

uffici di collocamento solo alla fine del mese successivo, con gravissimo danno per i lavoratori disoccupati.

(22666)

« DELFINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se hanno preso visione del voto unanime espresso il 7 marzo 1962, nella sede del comune di Casavatore (Napoli) dai rappresentanti del consiglio provinciale di Napoli e del comune di Napoli e dai sindaci dei comuni di Frattamaggiore, Grumo Nevano, Arzano, Casandrino e Casoria — e, in caso affermativo, quali misure hanno adottato o intendano adottare in proposito — con il quale, constatato che l'amministrazione provinciale di Napoli provvederà, con fondi della Cassa per il Mezzogiorno, a realizzare, entro il corrente anno, la circoscrizione esterna di Napoli (a partire dalla strada statale Domiziana alla statale Terra di Lavoro) si chiede che si provveda anche all'esecuzione del quinto lotto di tale circoscrizione, che va dalla statale 7-bis all'Autostrada del sole, per il quale tratto si è provveduto solo alle operazioni di esproprio;

per conoscere, inoltre, se la Cassa per il Mezzogiorno è in grado di accogliere il voto di cui sopra, con il quale, appunto, si chiede che la Cassa stessa provveda con urgenza a stanziare i 500 milioni stimati necessari per la realizzazione del quinto lotto della circoscrizione esterna di Napoli, tenendo conto del fatto che il predetto tratto è il più importante dell'intero tracciato, costituendo, infatti, la dorsale a cavallo dell'intera zona industriale di Napoli e dei comuni limitrofi e rappresentando, inoltre, un collegamento indispensabile tra il capoluogo e i comuni vicini.

(22667)

« AVOLIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, al fine di conoscere se ritenga corrispondente ad un'esatta concezione dei rapporti che intercedono tra l'amministrazione dello Stato e gli enti territoriali dello Stato la prassi dell'A.N.A.S. secondo la quale ogni qualvolta un comune, provvedendo ad impianti di pubblica illuminazione, li estende a tratti di strada statale, richiede al comune medesimo, ai fini della necessaria autorizzazione, non soltanto la documentazione opportuna, ma anche un deposito cauzionale e perfino il versamento di una somma a titolo di rifusione della spesa

di accesso sulla località dei funzionari dell'A.N.A.S.

« L'interrogante reputa che, quando un comune adotta, a sue spese, iniziative del genere, che contribuiscono ovviamente a dare maggiore sicurezza al traffico sulla strada statale, dovrebbe trovare, da parte dell'A.N.A.S., comprensione ed appoggio, e non ostacoli o richieste onerose del tipo indicato, che, se comprensibili nei confronti di un privato, non sembrano in alcun modo giustificabili nei riguardi di un ente pubblico territoriale.

(22668)

« LUCIFREDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è informato del fatto che il direttore delle sedi di Novara dell'istituto federale di credito agrario per il Piemonte ha istituito una rete di recapiti nei maggiori centri della provincia, collocandoli quasi ovunque nelle sedi della federazione coltivatori diretti.

« L'interrogante — giudicando illecita l'iniziativa di porre recapiti di un ente di diritto pubblico presso le sedi di una delle tre organizzazioni sindacali di categoria operanti nel campo dei coltivatori diretti in provincia di Novara e sottolineando il disagio e persino il reale impedimento cui possono trovarsi di fronte i contadini non appartenenti alla federazione coltivatori diretti — chiede di conoscere quali provvedimenti il ministro intenda prendere.

(22669)

« SCARPA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per sapere se sia a conoscenza della particolare situazione dei ferrovieri che abitano in alloggi privati amministrati dalle ferrovie dello Stato, e detti "alloggi per sinistrati", tale, ad esempio; la palazzina sita in Roma, in via Livorno 58.

« Per questi alloggi i ferrovieri assegnatari pagano fitti notevolmente superiori a quelli corrisposti dalla maggior parte dei loro colleghi che hanno avuto la fortuna di essere assegnati in "case economiche per ferrovieri". Per esempio, nell'accennata palazzina di via Livorno 58, l'amministrazione ferroviaria per mantenere la gestione sul piano del pareggio economico (dimenticando le finalità sociali per le quali ha preso in fitto ed assegnato ai suoi dipendenti tali alloggi) ha ora apportato pesanti aumenti del canone, fino a 50.000 e persino a 65.000 lire per appartamento: sicché questi assegnatari finirebbero ormai per pagare quanto o più di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

quanto pagherebbero prendendo in locazione alloggi sul mercato libero.

« L'interrogante vorrebbe conoscere perché si inferisca con aumenti tanto massicci, in un momento di conclamata "apertura sociale", a carico di pochi agenti, che, oltre a non avere avuto la fortuna di vedersi assegnate le "case economiche" hanno avuto così anche preclusa la possibilità di ottenere le case a riscatto come gli altri loro colleghi.

« In considerazione di quanto sopra, l'interrogante vorrebbe conoscere se il ministro non ritenga opportuno lasciare invariati i fitti di tali alloggi nella misura finora pagata, almeno fino al termine del blocco dei fitti, in armonia con la funzione sociale degli alloggi per ferrovieri.

(22670)

« CRUCIANI ».

Interpellanze.

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se sia a sua conoscenza della notizia secondo la quale il Governo italiano avrebbe accordato all'Argentina un credito a lungo termine di 300 milioni di dollari per finanziare la costruzione di un gasdotto fra la provincia di Santa Cruz in Patagonia e Buenos Ayres;

per sapere, altresì, se tale impegno è stato assunto dal Governo su proposta dell'Ente nazionale idrocarburi che sarebbe incaricato della esecuzione dei lavori, il cui costo è stato preventivato in 312 milioni di dollari circa;

per sapere infine quali siano i moventi e le finalità economiche che si propone tale operazione compiuta in un paese la cui situazione economica, sociale e politica appare priva di ogni garanzia per il futuro.

(1089)

« SERVELLO, DELFINO, DE MARZIO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali iniziative intendano assumere di fronte alle rinnovate manifestazioni di rappresaglia nei confronti di candidati, scrutatori e membri di comitati elettorali nelle elezioni di commissione interna che dovrebbero aver luogo nelle prossime settimane presso gli stabilimenti Fiat e Lancia di Torino; rappresaglie che si sono, in particolare, espresse con trasferimenti punitivi sino a giungere, nello stabilimento Lancia, al licenziamento in tronco di un candidato impiegato, il quale,

pur non rifiutando il trasferimento, intendeva mantenere la propria candidatura nella lista del sindacato di appartenenza.

(1090)

« SULOTTO, CASTAGNO, VACCHETTA ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare i ministri degli affari esteri e dell'interno, sulla prossima adunata in Roma dei combattenti antifranchisti della guerra di Spagna e sull'opportunità che abbia luogo un simile convegno a direzione e regia socialcomunista, convegno che, oltre a pregiudicare le relazioni italo-spagnole, costituisce motivo di offesa alla memoria dei caduti italiani in Spagna, il cui sacrificio avvenne, e fu onorato, in base alle leggi dello Stato legittimo di questo paese;

sulla palese inopportunità che nella capitale del mondo cattolico si riuniscano gli ex-militari di un esercito, composto in buona parte di elementi comunisti, che distrussero chiese e conventi e si accanirono contro il clero;

sulla circostanza che fra gli organizzatori del convegno in questione figurano autorevoli membri di un partito di maggioranza governativa che impegnano in tal modo le responsabilità internazionali del Paese.

(1091)

« ANFUSO, ROMUALDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se sia a conoscenza della completa disorganizzazione che esiste nell'amministrazione della giustizia e in modo speciale presso le magistrature di merito per l'assoluta insufficienza dei giudici e dei cancellieri e, particolarmente, se è a conoscenza: che per portare a termine un qualsiasi processo occorrono anni; che in materia del lavoro il rinvio più breve è sempre di tre o quattro mesi; che le prove testimoniali vengono espletate senza la presenza del giudice e del cancelliere, commettendosi così falsi e nullità processuali; che il ruolo di ciascuna udienza di merito o istruttoria comprende circa cento cause, per cui in una stanza (gabinetto del giudice istruttore), molte volte senza tavoli e senza sedie, si affollano, tra avvocati e parti, non meno di duecento persone, con una confusione ed un frastuono che rendono impossibile all'avvocato l'adempimento del proprio dovere; che, per tale eccessivo numero di cause, il giudice non può in modo alcuno ottemperare agli obblighi che gli derivano dagli articoli 107, 175, 185, 186, 187 e 439 del codice di procedura civile; che numerosi uffici giu-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

diziari sono in locali del tutto insufficienti ed indecorosi.

« Per conoscere, in conseguenza, quali immediati provvedimenti si intendono adottare per ridare austerità e serietà all'amministrazione della giustizia e quindi garanzia alle parti, nonché per porre fine alla grave e giustificata esasperazione da parte dei lavoratori (*venter non patitur dilationem*), i quali assolutamente non possono attendere anni per veder riconosciuto dalla legge il rispetto dei loro diritti, specialmente in materia di indennità di anzianità, di fronte a datori di lavoro caudicidi ed inumani.

(1092)

« CACCIATORE ».

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

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

La seduta termina alle 20,40.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 10,30:

1. — *Svolgimento delle proposte di legge:*

DURAND DE LA PENNE: Ripristino di decorazioni al valor militare e di benefici di assunzione e di carriera ai combattenti della guerra di Spagna (2036);

SCALIA ed altri: Interpretazione autentica dell'articolo 5, primo comma, della legge 15 febbraio 1958, n. 46 (3309);

BUZZI e RAMPA: Provvidenze economiche e di carriera per gli insegnanti delle scuole speciali (3381).

2. — Interrogazioni.

3. — *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*.

4. — *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*.

5. — *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*.

6. — *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.

7. — *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 delle campagne 1954-55, 1955-56, 1956-57 e 1957-58, nonché dalla gestione di due milioni di quintali di risone accantonati per conto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 29 MARZO 1962

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.

8. — *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.

9. — *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

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI