

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

445^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 13 LUGLIO 1961

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI,

indi del Vice Presidente CESCHI

INDICE

Congedi	<i>Pag.</i> 20627	Interpellanze e interrogazioni:	
Disegni di legge:		Svolgimento:	
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	20675	* GIANQUINTO	<i>Pag.</i> 20661, 20672, 20674
Presentazione	20649	MERLIN	20670
Rimessione all'Assemblea	20627, 20675	TOLLOY	20672
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (1413) (Seguito della discussione):		TRABUCCHI, <i>Ministro delle finanze</i>	20666
DE LEONARDIS	20632	Interrogazioni:	
FLORENA, <i>relatore</i>	20650	Annunzio	20675
IMPERIALE, <i>relatore di minoranza</i>	20638	Sull'ordine dei lavori:	
IORIO	20628	PRESIDENTE	20659, 20660
ROASIO	20636	BARACCO	20659
ZANE	20629	GAVA	20660
		PARRI	20659, 20660

N. B. — L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

BUSONI, Segretario, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Pecoraro per giorni 5.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Annuncio di rimessione di disegno di legge all'Assemblea

PRESIDENTE. Comunico che più di un quinto dei componenti della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) ha chiesto, ai sensi dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge:

« Revisione dei films e dei lavori teatrali » (478), già deferito alla deliberazione di detta Commissione, sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 » (1413)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del

Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 »

Proseguiamo nello svolgimento degli ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Iorio.

BUSONI, Segretario:

« Il Senato,

considerato che il problema dei trasporti nella regione Umbra, ed in particolare nella Provincia di Perugia, ha sempre formato oggetto di grande attenzione da parte di tutti gli organi economici, amministrativi e politici;

considerata la necessità di un miglioramento nella situazione locale;

considerato che, allo stato attuale, la competenza a risolvere i gravi problemi dei trasporti ferroviari nella regione fa capo a due compartimenti e cioè a quelli di Firenze e di Ancona;

considerato che l'esperienza passata in merito alla competenza di organi compartimentali, con circoscrizioni diverse da quelle regionali, dovrebbe far comprendere come la unificazione in Umbria, anche nel settore delle Ferrovie dello Stato, agevolerebbe il miglioramento dei trasporti ferroviari sempre auspicato e che si ritiene indispensabile per un potenziamento economico della regione;

considerato che le comunicazioni interregionali non hanno subito infatti alcun miglioramento e che gli attesi vantaggi che dovevano derivare dalla elettrificazione della linea Foligno-Terontola sono stati del tutto insignificanti;

considerato che il mancato accoglimento del progetto umbro-sabino per l'Autostrada del Sole ha portato ad una serie di concessioni per un miglioramento generico della viabilità regionale, concessioni peraltro giudicate, da tutta l'opinione pubblica, non adeguate alla enormità del danno subito;

considerato che la gravità del problema dei trasporti nella regione Umbra è stata ampiamente e seriamente illustrata anche nella relazione della Consulta economica provinciale, (riunione plenaria del 1° luglio 1961),

invita il Governo, e per esso particolarmente il Ministro dei trasporti, a voler esaminare la possibilità della istituzione in Perugia di un compartimento delle Ferrovie dello Stato per la Regione Umbra ».

PRESIDENTE. Il senatore Iorio ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

I O R I O. Onorevole Presidente, la prego di voler scusare la mia assenza di questa mattina dall'Aula. Rinuncio, comunque, ad illustrare il mio ordine del giorno, in quanto ritengo che la validità delle argomentazioni in esso contenute offra un serio motivo, e all'onorevole Ministro e alla Commissione dei trasporti, per un attento esame del problema da me trattato.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei tre ordini del giorno del senatore Picchiotti.

BUSONI, Segretario:

« Il Senato,

invita il Governo ed in particolare il Ministro dei trasporti a proporre, mediante apposita legge, mezzi efficienti, anche se drastici e pesanti, per consentire ai cittadini una sia pure relativa tranquillità nel ritmo violento e spasmodico dell'attività quotidiana, impedendo ai conducenti di macchine, e specialmente ai motociclisti, di fare sfoggio dei loro mezzi meccanici lasciando aperti i tubi di scarico che assordano ed intontiscono anche i più resistenti cervelli e le costituzioni più solide »;

« Il Senato,

considerate le tragedie di ogni giorno causate dai passaggi a livello, le soste senza fine imposte dal traffico ferroviario e la situazione impressionante, riportata dal relatore, di un passaggio a livello per ogni chilometro dei 16.000 dello sviluppo complessivo delle ferrovie;

ritenuta la necessità di eliminare senza indugio questo ostacolo mortale;

considerato che le lagnanze e le denunce risalgono nel tempo, sempre più pressanti e continue, e che non è più possibile sottrarsi a questo preciso dovere rispondendo, come già fu risposto nel 1953, che i passaggi a livello erano materia di competenza dell'A.N.A.S.,

invita il Governo a provvedere senza indugio per eliminare questa fonte di preoccupazione e di pericolo che sono i passaggi a livello »;

« Il Senato,

invita il Governo ed in particolare il Ministro dei trasporti in carica a mantenere la promessa formale fatta dal suo predecessore di non addivenire allo smantellamento od alla trasformazione della linea Colle Salvetti-Cecina e Cecina-Saline di Volterra dopo la soppressione della linea a cremagliera che da Saline sale a Volterra,

lo invita a potenziare invece le due linee congiungendole con la costruenda ferrovia Volterra-S. Gimignano-Siena il che darebbe luogo ad intenso traffico e ad afflusso turistico di prima grandezza ».

PRESIDENTE. Poichè il senatore Picchiotti non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgere gli ordini del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Zane, Buizza, Piasenti e Spagnolli.

BUSONI, Segretario:

« Il Senato,

in considerazione del crescente sviluppo turistico verificatosi in tutta la regione Gardesana alle cui esigenze si è adeguata opportunamente e lodevolmente la Gestione governativa cui compete per legge il funzionamento dei servizi pubblici sui Laghi,

invita il Governo:

1) a predisporre un nutrito programma per un ulteriore potenziamento dei servizi di navigazione sul lago di Garda tenendo conto delle particolari necessità di una maggiore efficienza dei servizi di traghetto fra le due sponde benacensi;

2) a dotare — con ogni possibile sollecitudine — i servizi della "Navi Garda" di un nuovo aliscafo che, a simiglianza di quanto già effettuato con la introduzione della "Frecchia del Garda" (che tanto interesse e tanto favore ha suscitato), soddisfi alle crescenti esigenze del traffico nella importante regione lacuale la cui dotazione di natanti è tuttora inadeguata alle necessità del grande lago ove affluiscono forti correnti turistiche nazionali ed internazionali ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Zane ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

Z A N E . Signor Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, discutendosi nell'ottobre dello scorso anno il bilancio del Ministero dei trasporti, ho avuto modo di richiamare, in quest'Aula, l'attenzione del Ministro, onorevole Spataro, su alcuni problemi che interessavano ed interessano tuttora il servizio di navigazione del lago di Garda.

Mentre riconoscevo, nel mio intervento del 13 ottobre, i progressi conseguiti dalla gestione governativa nell'esercizio degli importanti servizi pubblici dei tre grandi laghi dell'alta Italia, presentavo in quella sede le lamentele delle popolazioni gardesane a seguito del ventilato proposito di soppressione del servizio dei battelli sul lago di Garda durante la stagione invernale. Il provvedimento è stato adottato dalla gestione governativa per motivi di rigida economia, non tenendo conto che certi servizi essenziali vanno conservati in ogni caso, anche se, in qualche mese dell'anno, possono rappresentare un onere superiore al normale. Tale provvedimento è stato comunque di cattivo augurio, me lo consenta, signor Ministro, giacchè purtroppo a breve distanza di tempo si è dovuto estendere a tutto il lago, per motivi di emergenza. La calamità della piena del Garda, causata da eventi atmosferici eccezionali, e comunque aggravata dalla intempestiva e inconsulta messa in attività della galleria Mori-Torbole che ha riversato le acque dell'Adige nel Garda senza che fossero predisposte le opere di canalizzazione a valle, ha determinato una situazione tale da imporre la sospensione per parecchi mesi di tutti i servizi di navigazione del Garda. Era in-

fatti avvenuto che, elevatosi il pelo dell'acqua a limiti mai raggiunti da oltre un secolo, veniva provocata la sommersione delle banchine, dei porti, degli scali e degli approdi. Impossibile quindi da parte della « Navi Garda » l'uso degli scali per i battelli, data la materiale impossibilità dell'approdo: strade, piazze, scantinati, pianterreni e intere abitazioni sono rimasti per vari mesi invasi dalle acque. Molti paesi furono minacciati di completo isolamento; ne so qualche cosa anch'io che — in quel periodo — ero Sindaco di Sirmione. Una vita paralizzata, alberghi che dovevano chiudere i battenti innanzi tempo. È questo un argomento doloroso sul quale ci si dovrà intrattenere in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Quello che invece interessa ora ricordare in questa sede è il fatto che la dolorosa eventualità dei danni lamentati si possa ripetere nella deprecata ipotesi che venga messa nuovamente in azione la galleria Mori-Torbole senza aver assicurato al di là di Peschiera e di Salionze lo svaso indispensabile, per cui sono in corso di esecuzione le importanti opere sul Mincio per il noto diversivo. Quando verranno ultimate? E se tali opere di svaso non verranno ultimate (e ciò non è affatto pensabile) entro il corrente anno, si può tentare nuovamente, in autunno per esempio, l'operazione di scarico delle acque dell'Adige nel Garda, con le note complicazioni già lamentate, e tra queste complicazioni l'eventuale sommersione delle banchine del lago e degli approdi della Navigarda, con la conseguente deplorata sospensione dei servizi di navigazione? Ecco, onorevole Ministro, il punto sul quale io mi permetto di richiamare la sua attenzione. È un interrogativo, questo, molto preoccupante. Ecco, onorevole Ministro, il motivo della pressante sollecitazione che a lei rivolgo con molto calore. Si adoperi nel miglior modo presso il suo collega dei Lavori pubblici affinché venga scongiurato il pericolo di una nuova piena del Garda, dovuta alla messa in azione dello scarico delle acque nella galleria Mori-Torbole. Vi è una Commissione consultiva ministeriale incaricata di controllare e regolare l'afflusso ed il deflusso delle acque del Garda-Mincio. Perciò la decisione definitiva è affidata agli organi burocratici ministeriali e più precisa-

mente agli organi del Ministero dei lavori pubblici. Intervenga, onorevole Ministro, anche in quella sede, tempestivamente, ma soprattutto si tenga, mi permetta, in stretto contatto con il suo collega dei Lavori pubblici, per scongiurare questa deprecata eventualità. Tutto ciò non fa parte dell'ordine del giorno che sto illustrando, ma ha una stretta attinenza con la materia in esame; mi pare che sia quanto mai evidente. Pertanto, prego vivamente l'onorevole signor Ministro di occuparsi e preoccuparsi seriamente della cosa, alla quale è ovvio anettere grande importanza nell'interesse delle popolazioni del Garda.

L'argomento verrà poi sviluppato ampiamente in sede più opportuna, vale a dire allorché avremo modo di trattare il bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Dopo di che, mi permetto passare all'illustrazione dell'ordine del giorno che ho presentato unitamente ai colleghi Buizza, Piasenti e Spagnoli. Si tratta di una cortese sollecitazione che rivolgiamo al Governo affinché, in vista delle accresciute esigenze derivanti dall'afflusso turistico sul Garda, si predispongano i servizi di navigazione in maniera adeguata. È necessario, sulla scorta dei dati rilevati anche dal Ministero del turismo, addivenire ad un ulteriore potenziamento dei servizi di navigazione sul Garda. Dalla stessa poderosa relazione del collega Florena si rileva che il Garda — il più grande dei laghi italiani — si trova in una posizione di inferiorità per quanto concerne la dotazione di motonavi moderne e per la parte relativa alle motonavi da traghetto. Su questo punto si obietterà che il servizio traghetto sul Garda tra Maderno e Torri è di recente istituzione. Iniziato soltanto nell'agosto dello scorso anno, si può dire che è ancora in fase sperimentale: anche questo servizio è stato ostacolato dagli eventi eccezionali della piena del Garda, cui ho fatto cenno all'inizio di questo mio intervento.

È da notare che un servizio di traghetto di tanta importanza, collegante le due sponde — quella bresciana e quella veronese — non può svolgersi limitatamente ai mesi di punta della stagione turistica, ma deve estendersi a tutto l'anno, se si vuole che entri nelle consuetudini del pubblico. Inoltre, va osservato che la limitata capienza dell'unica motonave-traghetto,

la «Ticino» (ricavata da un barcone-merci inutilizzato), non consente che il trasporto di un numero esiguo di autoveicoli. Detta piccola nave-traghetto, della portata di 20 tonnellate, permette il carico di autoveicoli fino alla completa capienza del ponte (12 macchine utilitarie o 7 del tipo americano), oltre a 50 viaggiatori.

Dobbiamo rilevare che lodevole è stato lo sforzo dei tecnici preposti alla trasformazione del vecchio barcone-merci. I risultati conseguiti sono notevoli — anzi rilevanti rispetto alle condizioni dello scafo originario — ma dobbiamo pure auspicare che, in considerazione del favore col quale il servizio è stato accolto in questa fase iniziale, venga potenziato, con l'adozione di una motonave traghetto vera e propria, in grado di trasportare veicoli di qualsiasi peso e dimensione. Si ovvierà così all'inconveniente lamentato da non pochi turisti, che devono rinunciare a valersi del traghetto per le deficienze più sopra ricordate.

Non possiamo comunque non rilevare con piacere che lo sforzo iniziale della gestione governativa è stato meritorio; altrettanto dicasi per la parte avuta dal Genio Civile di Brescia e di Verona nella costruzione dei pontili, che risultano adatti alle attuali esigenze del servizio.

Onorevole Ministro, in altra parte dell'ordine del giorno che ho l'onore di illustrare si invita il Governo ad adottare con ogni possibile sollecitudine, per i servizi di navigazione del lago di Garda, un nuovo aliscafo che assolva la particolare e vitale funzione turistica cui già assolve brillantemente la tanto elogiata « Freccia del Garda ».

Una delle realizzazioni più importanti di questi ultimi anni, nel campo delle comunicazioni lacuali, è stata appunto quella del servizio di aliscafo sul lago di Garda, inaugurato nel 1959. La gestione governativa « Navi-Garda » in accordo con le Amministrazioni provinciali, le Camere di commercio e gli Enti provinciali per il turismo di Brescia, Verona, Trento e Mantova, procedette alla dotazione di un modernissimo aliscafo, mezzo, questo, non soltanto di comunicazione veloce, ma anche di valorizzazione turistica. La ragione del suo nome non dipende soltanto dalla forma

del natante, ma anche dal fatto che, durante la crociera, allorchè esso supera la velocità di 60 chilometri all'ora, si alza leggermente sul pelo dell'acqua.

Ora, mi preme sottolineare che l'aliscafo è il mezzo di trasporto più gradito dai passeggeri in crociera sui grandi laghi, particolarmente da un tipo di turisti che ha notevole importanza sulla riviera benacense. A completamento delle notizie fornite stamane dal collega senatore Pajetta, dirò che l'acquisto dell'aliscafo si è reso possibile nel 1959 grazie all'ingente partecipazione degli Enti locali. Infatti 65 milioni, dei 130 di spesa totale, furono assunti dalla gestione governativa e gli altri 65 dagli Enti locali delle quattro Provincie già ricordate.

Risulta dalla relazione del senatore Florena che l'esercizio di questo servizio speciale della « Freccia del Garda » ha procurato alla gestione governativa un introito di lire 25.625.718. Questo dato confortante dimostra che l'introduzione di detto singolare mezzo di trasporto lacuale soddisfa in pieno le esigenze del pubblico ed in particolare quelle dei turisti; conferma altresì le previsioni di un ulteriore sviluppo di questo importante servizio, che entra ormai nelle consuetudini del pubblico per le sue particolari caratteristiche di mezzo di trasporto rapido sul lago.

È da rilevare che il suddetto citato introito si riferisce a soli 6-7 mesi di attività, essendo cioè esclusi i periodi di normale sospensione di detto servizio, nonchè il periodo di forzata inattività, dovuto agli eventi cui ho fatto cenno all'inizio del mio intervento. In complesso, non si può dire che si tratti di un esercizio oneroso, chè anzi abbiamo motivo per ritenere si verifichi il contrario. Ecco perchè, in considerazione del risultato favorevole conseguito in questi tre anni di esercizio della « Freccia del Garda », in considerazione del notevole contributo recato con tale mezzo allo sviluppo del traffico, e in vista altresì delle aumentate necessità derivanti dall'incremento dell'afflusso turistico, si chiedono all'onorevole signor Ministro delle assicurazioni in rapporto all'accoglimento del nostro ordine del giorno, col quale invochiamo la impostazione di un nuovo aliscafo per il Lago di Garda, opera, questa, che assume ora il carattere

della indilazionabilità anche per i motivi della sua incontestata utilità.

Confidando nella squisita sensibilità dello onorevole Ministro, lo ringrazio sin d'ora per le cortesissime assicurazioni che vorrà fornirmi su questo e sugli altri punti del nostro ordine del giorno.

P R E S I D E N T E. Si dia lettura dei due ordini del giorno dei senatori De Leonardis, Gramegna, Pasqualicchio e Mancino.

B U S O N I , *Segretario*:

« Il Senato,

richiamata l'attenzione del Governo sul senso di viva agitazione e protesta esistente nelle zone servite da ferrovie statali e private definite a scarso traffico o qualificate addirittura " rami secchi ";

tenuto conto, a questo proposito, delle risoluzioni adottate e di quanto viene richiesto dai Consigli comunali e provinciali e dalle Camere di commercio interessate, dagli organismi sindacali e politici delle zone che vedono minacciate indispensabili comunicazioni ferroviarie di importanza non solo locale;

considerate le richieste contenute in un ordine del giorno dei Sindaci dei Comuni della Lucania e della Puglia, riunitisi a Spinazzola il 30 maggio 1961, ed al quale hanno pienamente aderito le Camere di commercio di Bari e Potenza, organizzazioni sindacali e associazioni di categoria comunali e provinciali;

considerato che in tali richieste si avverte che i ventilati progetti di smantellamento riguardano alcuni tronchi ferroviari (quali la Gioia del Colle-Rocchetta S. Antonio, di chilometri 140; la Foggia-Rocchetta S. Antonio-Potenza, di 119 chilometri; la Barletta-Spinazzola, di 66 chilometri) che sono indispensabili vie di comunicazione che interessano centinaia di migliaia di abitanti, zone e regioni importantissime in incremento di sviluppo agricolo ed industriale;

considerato che in queste zone, dove sono in atto lavori di bonifica e di irrigazione, incrementi di insediamenti nelle campa-

gne anche e principalmente attraverso l'attuazione della riforma fondiaria, le ferrovie esistenti rappresentano necessità inderogabili al progresso di queste regioni;

ritenuto che si impone il loro ammodernamento, una revisione degli orari ferroviari, lo sviluppo di maggiori velocità, la trasformazione di tronchi a scartamento ridotto con moderne ferrovie a scartamento normale costruite e gestite dallo Stato, con tariffe per il trasporto delle merci e dei passeggeri che contribuiscano allo sviluppo di quelle economie e dei conseguenti traffici,

impegna il Governo a riconsiderare le decisioni enunciate circa la sostituzione di tronchi ferroviari a scarso traffico con servizi automobilistici, specie nelle regioni meridionali e particolarmente nelle località più innanzi indicate »;

« Il Senato,

rilevato che dalle dichiarazioni del Ministro e dalla relazione degli esperti risulta la insufficienza del bilancio, sia per gli stanziamenti ordinari e straordinari della spesa prevista per i bisogni dell'esercizio, sia per gli sviluppi e l'ammodernamento di tutta la rete ferroviaria italiana;

rilevato inoltre il grave esborso che all'Erario si impone con gli interventi ed i sussidi per le ferrovie date in concessione ai privati;

ritenuto che particolari e maggiori stanziamenti vanno decisi per lo sviluppo delle reti ferroviarie nell'Italia meridionale e particolarmente nelle zone pugliesi, lucane, della Campania, della Calabria, eccetera, specie per le più trascurate grandi linee delle zone adriatiche e joniche;

fa presente che l'ammodernamento di questi tratti comporta la elettrificazione ed il doppio binario sulla Bari-Lecce, l'elettrificazione delle comunicazioni ferroviarie tra la Puglia e la Calabria nel versante jonico, il doppio binario sulla Foggia-Ancona e sulla Foggia-Roma;

fa altresì presente che, nell'interesse di un regolare sviluppo dell'economia regionale, va posto il problema della statizzazione dei tronchi più importanti delle ferrovie in

concessione, come la Bari-Andria-Barletta, quasi completamente rinnovata, e l'importante complesso delle ferrovie del Sud-Est che si diramano da Bari verso Taranto e Lecce e rappresentano una via indispensabile di avvicinamento di intense produzioni agricole ai grandi mercati di consumo;

considerati infine i gravi e continui incidenti, quasi sempre mortali, che si verificano, specie ai passaggi a livello, nelle zone meridionali del Paese,

invita il Governo a dare a queste ferrovie nuovi apparati di sicurezza corrispondenti all'accresciuto traffico di tutte le linee meridionali ed a provvedere urgentemente alla eliminazione di un immenso numero di passaggi a livello che interessano il rilevante traffico di grandi strade che servono città capoluoghi di regione e di provincia, come Bari, Lecce e Brindisi, ed importanti centri abitati ».

P R E S I D E N T E . Il senatore De Leonardis ha facoltà di svolgere i due ordini del giorno.

D E L E O N A R D I S . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi esimerei quasi dallo svolgere gli ordini del giorno, perchè essi, nella loro dizione, sono abbastanza chiari. D'altra parte, essi richiederebbero una discussione ben più ampia, perchè contengono in sintesi una situazione di fatto che io credo il Senato debba considerare discutendo il bilancio dei Trasporti.

Essenzialmente, il primo ordine del giorno da me presentato insieme a colleghi delle Puglie e della Lucania, tien conto di quel che si dice in materia di ridimensionamento di alcuni tronchi ferroviari a scarso traffico. Tra questi tronchi ferroviari a scarso traffico, che noi riteniamo non si possano così considerare senza un'indagine approfondita sulla necessità dei tronchi stessi e sul valore che essi hanno, specialmente per l'incremento e lo sviluppo delle economie delle regioni che essi attraversano, vanno considerati particolarmente i tronchi che attraversano le zone dell'Italia meridionale ed in particolare quelle zone dove praticamente si sono avute addi-

rittura sollevazioni da parte di tutte le Amministrazioni comunali.

Per la zona che riguarda i Comuni di Gioia del Colle, Altamura, Gravina, eccetera, abbiamo decine di migliaia di abitanti, come dice l'ordine del giorno votato dai Sindaci convenuti a Spinazzola, abbiamo 300 mila e più abitanti interessati al tratto di ferrovia che da Gioia del Colle, attraverso Rocchetta, giunge ad Avellino e a Napoli. Come vedete, non si tratta di comunicazioni di carattere locale, ma di comunicazioni che interessano molte zone nelle regioni meridionali d'Italia. Attraverso questa ferrovia si potrebbe giungere a Napoli con risparmio in chilometraggio ed in spesa da parte degli abitanti delle zone joniche che gravitano verso Taranto, precisamente le zone della parte nord della provincia di Taranto e del sud-ovest della provincia di Bari, di tutta la Lucania, eccetera.

Questa mattina, nel suo intervento, il collega Genco ha detto che per lo sviluppo industriale dell'Italia meridionale si sta costruendo uno stabilimento siderurgico a Taranto a ciclo continuo ed integrale che occuperà circa 5.000 operai e che svilupperà una produzione di acciaio e ghisa utili alla creazione di altre industrie nel sud che potranno usufruire dei prodotti di questo grandioso impianto. Lo sviluppo dell'economia di queste zone meridionali è in una fase molto attiva. A Brindisi, si sta costruendo uno stabilimento della Montecatini, anch'esso con previsione d'impiego di migliaia di lavoratori; sono in avanzata elaborazione le aree di sviluppo industriale; abbiamo la zona industriale di Bari, per cui è già in funzione un apposito consorzio; praticamente in questo momento è tutta l'economia meridionale che si muove e che cerca di espandersi. Le ferrovie indicate nel nostro ordine del giorno, che si ritengono a scarso traffico, la Barletta-Spinazzola, la Gioia del Colle-Spinazzola-Rocchetta-S. Antonio, la Foggia-Rocchetta-S. Antonio-Potenza, sono ferrovie poste in un ambiente in cui si sta sviluppando l'insediamento nelle campagne di circa sedicimila famiglie, in conseguenza della legge stralcio di riforma fondiaria.

In queste zone abbiamo dei lavori di bonifica. La stessa relazione dell'ingegner Rama-

dori, Presidente dell'Ente riforma per la Puglia, la Lucania e il Molise, ci informa che l'insediamento di queste famiglie è la conseguenza dello sviluppo della riforma fondiaria attuata soltanto in parte e non completamente; finora sono stati assegnati soltanto sedicimila ettari dei ventimila espropriati nella zona con una spesa di 57 miliardi, circa 800.000 lire per ogni ettaro.

Ebbene, dopo aver fatto tutto questo, noi che cosa abbiamo? Abbiamo un incremento dell'agricoltura nella zona! Occorre anche ricordare che ivi sono previste opere di irrigazione e che l'ente per l'irrigazione di Puglia e Lucania agisce proprio in quelle zone nelle quali sono previste colture irrigue, che potranno aumentare di molto le produzioni e dove è in atto tutta una trasformazione agraria, per cui oggi abbiamo la coltura della barbabietola da zucchero nella zona di Canosa, sulle rive dell'Ofanto, nel Foggiano stesso, ed abbiamo il sorgere di nuovi zuccherifici. La possibilità di produzione annuale di barbabietole su circa 12.000 ettari è di quasi 2 milioni di tonnellate. Questa produzione di zucchero rappresenta un elemento di sviluppo di altre industrie in tutta la zona, che non può certamente non essere considerato, specie per l'incremento dei trasporti ferroviari, che non può essere trascurato particolarmente dove le uniche vie di comunicazione sono rappresentate dai tronchi ferroviari minacciati di smantellamento.

Se oggi, secondo i piani prestabiliti, si dovesse giungere all'abolizione della linea Gioia del Colle-Rocchetta-S. Antonio, attraverso Spinazzola, e della Barletta-Spinazzola, il centro di Spinazzola, che si è sviluppato intorno a queste ferrovie, resterebbe privo di uno dei suoi maggiori elementi di sviluppo. Così sarebbe, con l'abolizione degli altri tronchi ferroviari, per tutte le zone della Lucania, della Puglia e di quelle province della Campania che sono servite da queste ferrovie. Come ricordava poc'anzi il collega Cerabona, questa ferrovia è sorta per opera di Giustino Fortunato, in seguito all'inchiesta che egli fece sull'arretratezza delle terre meridionali.

Ora, noi richiamiamo seriamente l'attenzione del Governo su questi fatti. Abbiamo visto che c'è il progetto di eliminare circa 5000

chilometri di ferrovie dello Stato; ma non ci si preoccupa di circa 7000 chilometri di ferrovie in concessione. Nella stessa Puglia noi abbiamo ferrovie in concessione che oggi si sviluppano da Bari verso Taranto e verso Lecce. Sono quelle che noi chiamiamo le ferrovie del sud-est, e su tali ferrovie oggi si svolge quel traffico di cui parlava poco fa il collega Gramigna, il quale diceva appunto che in quelle zone si è sviluppata la coltura delle uve da tavola, coltura che interessa anche l'Abruzzo ed il Molise.

La raccomandazione che facciamo, con l'altro ordine del giorno che abbiamo presentato, è la seguente. Si parla finalmente di poter ammodernare questa nostra rete ferroviaria; dopo sollecitazioni da parte del Parlamento il Ministro ha presentato una relazione di tecnici ministeriali, della quale ancora non abbiamo avuto copia; però viene data notizia dell'impostazione di alcune somme per il rinnovo del materiale rotabile, per l'ammodernamento degli impianti fissi e di quelli di sicurezza.

Noi abbiamo creduto di indicare nell'ordine del giorno come sia indispensabile questo ammodernamento, tenuto conto anche di quello che dicono sia la relazione di maggioranza che quella di minoranza.

La relazione di maggioranza che cosa ci dice? Ci dice che praticamente le ferrovie hanno un incremento continuo di viaggiatori e di merci. Io non voglio ripetere le cifre che sono scritte nella relazione del collega Florena, ma da tali cifre si rileva che anno per anno, giorno per giorno si può dire, tutto il sistema dei trasporti ferroviari in Italia si incrementa, per quanto attiene sia ai viaggiatori che alle merci. Mi pare allora che non sia il caso di stare a parlare di ridimensionamento, che non sia il caso di dire che ormai le ferrovie sono superate dalla strada. Noi siamo invece di fronte a fatti che, specialmente per l'Italia meridionale, ci danno la sensazione della necessità che queste ferrovie trovino il loro maggiore incremento. Sotto questo profilo, noi dobbiamo pensare particolarmente a quello che rappresentano le ferrovie lungo la costa adriatica, dove noi abbiamo ancora dei tratti ad un solo binario, per percorsi non indifferenti. Tra Foggia ed

Ancona, per esempio, abbiamo ancora un unico binario: è stata fatta l'elettrificazione della linea, ma tutte quelle popolazioni domandano che quel binario venga raddoppiato. Da Bari verso Lecce abbiamo ancora un unico binario e la linea non è nemmeno elettrificata, eppure fa parte di quel sistema verticale delle Ferrovie italiane che scende da Milano verso il Salento. In quella zona il traffico giornaliero si aggira fra i 3 mila ed i 6 mila vagoni. Ebbene, è possibile continuare ancora ad avere un unico binario, che strozza il movimento? Ancora oggi abbiamo il tratto Foggia-Caserta, della linea Foggia-Roma, ad un solo binario, e le popolazioni ne hanno chiesto il raddoppio ormai da decenni, fin dal 1945, quando Ministro dei trasporti era il senatore Corbellini; e ci sono state delegazioni di organizzazioni sindacali, di Sindaci, di Consigli provinciali che hanno fatto questa richiesta.

Altro richiamo che noi facciamo nel nostro ordine del giorno è quello concernente gli orari ferroviari che sono adottati su queste linee. Noi abbiamo, per esempio, la Rocchetta-S. Antonio-Gioia del Colle: attraverso Avellino si raggiunge Napoli, percorrendo 355 Km. ed impiegando ben dieci ore, mentre attraverso Foggia si raggiunge Napoli da Gioia del Colle, percorrendo 375 Km. in 5 ore e dieci minuti; il che vuol dire che innanzitutto bisogna rivedere gli orari ferroviari in vigore, che ancora adesso, nel 1961, ripetono e riportano orari in vigore almeno 60 anni fa, cioè agli inizi del secolo. Vi sono ancora treni che, partendo da Bari alle quattro del mattino, per percorrere 320 chilometri, fino a Napoli, impiegano la bellezza di otto ore. Vi è ancora la necessità, per andare da Roma verso Bari, partendo la mattina, di stare sul treno nove ore circa, perchè ancora oggi i dirigenti dei compartimenti ferroviari ritengono che la Puglia sia un'appendice del compartimento di Napoli e delle comunicazioni tra Roma e la Calabria.

Noi abbiamo bisogno della revisione del materiale rotabile, come dicevo, abbiamo bisogno dell'ammodernamento di tutte le ferrovie principali e secondarie, abbiamo bisogno di rivedere le ferrovie in concessione, ma anche la soluzione del problema degli

orari è necessaria, perchè può influire su quello che è il risanamento e lo sviluppo del nostro sistema ferroviario.

Vorrei aggiungere, inoltre, che quando noi spendiamo circa 15 miliardi all'anno per i sussidi e le integrazioni dei bilanci delle compagnie private, concessionarie di ferrovie, abbiamo anche il diritto di dire che le Ferrovie dello Stato non sono passive e quindi per queste ferrovie, e particolarmente per quelle indicate nel nostro ordine del giorno, s'impone il loro miglioramento e potenziamento. Esse rappresentano vie di comunicazione importanti tra regioni importantissime, la cui economia sia agricola che industriale è in pieno sviluppo. Le popolazioni giustamente ne chiedono il mantenimento, non solo, ma essenzialmente una loro giusta utilizzazione. Questo si è chiesto nel convegno di Spinazzola del 30 maggio 1961 alla presenza dei Sindaci della Lucania e della Puglia e dei rappresentanti delle Camere di commercio di Potenza e di Bari; la stessa Camera di commercio di Bari, presso la quale vi è un Comitato per i trasporti ferroviari, richiesta di esprimere il proprio parere sulla eliminazione dei tronchi ferroviari di cui parlavamo poc'anzi, ha detto che questi tronchi non sono assolutamente eliminabili.

Ritengo, quindi, che, oltre a non eliminare queste ferrovie, bisogna ammodernarle; bisognerebbe anzi vedere se non sia il caso di elettrificare questi tronchi. Qui vi sono materiali che da 60 anni non sono stati rinnovati; qui vi è necessità di sviluppare nuove vie di comunicazione.

Qui, al Senato, la 7ª Commissione ha approvato in sede referente un progetto di legge d'iniziativa del collega Schiavone per una ferrovia tra Bari e Metaponto; quando parliamo del Metapontino, parliamo di una zona che veramente è stata completamente rinnovata; abbiamo tutta la piana del Metapontino dove l'insediamento nelle campagne ha portato a colture nuove, a produzioni di grande importanza. Ebbene, voi sapete che le esportazioni ortofrutticole dall'Italia verso i Paesi esteri rappresentano, per la bilancia commerciale, un'entrata di miliardi e miliardi di lire; ebbene, buona parte di queste entrate, evidentemente...

P R E S I D E N T E . Senatore De Leonardis, la invito a stringere.

D E L E O N A R D I S . Signor Presidente, siamo di fronte a problemi...

P R E S I D E N T E . Guardi, senatore De Leonardis, che il suo Gruppo avrebbe già superato il tempo concesso.

D E L E O N A R D I S . D'altra parte, signor Presidente, siamo allo svolgimento degli ordini del giorno!

P R E S I D E N T E . Ma lei non può, per lo svolgimento di un ordine del giorno, continuare a parlare per un'ora, facendo un intervento vero e proprio.

D E L E O N A R D I S . Ho diritto almeno a 20 minuti e sto parlando soltanto da 10!

P R E S I D E N T E . Senatore De Leonardis, il suo Gruppo, le ripeto, aveva già superato il tempo concesso, quindi la prego di voler restringere il suo discorso.

D E L E O N A R D I S . Va bene, signor Presidente; spero mi consenta almeno di concludere. Siamo di fronte, del resto, a problemi che non possono non essere considerati dal Senato e non si può non fare presente a tutto il Senato della Repubblica italiana e a tutto il popolo italiano come certi propositi, che si vanno sviluppando, debbano essere assolutamente rivisti, debbano trovare considerazione differente.

So che qui parliamo in sede di discussione del bilancio, so che provvedimenti di questo genere debbono essere portati innanzi a noi, ma è evidente che nel momento in cui ci occupiamo della politica dei trasporti, nel momento in cui si destinano miliardi per le autostrade e si lesinano le impostazioni per i trasporti ferroviari, noi — noi dell'Italia meridionale essenzialmente, che dei trasporti ferroviari abbiamo maggiore necessità — dobbiamo esprimere queste considerazioni.

Perchè, vedete, sopprimeremmo circa 326 chilometri di ferrovie in quella zona, su un

complesso di non oltre 500 chilometri di ferrovie dello Stato; nella provincia di Bari, su 480.000 ettari — che rappresentano l'estensione di quella provincia — verremmo a demolire circa 150 chilometri di ferrovia e resteremmo con 150 chilometri su tutta questa superficie.

Ora, la minaccia è molto grave, per cui lei consentirà, onorevole Presidente, che da parte nostra si facciano presenti queste cose e si chieda al Governo che voglia riconsiderare tutto quello che è stato fatto finora.

Che il Senato discuta le stesse relazioni che sono state fatte dagli esperti e dica qual è il suo pensiero; in caso contrario, saremmo costretti anche alla prossima discussione sul bilancio dei Trasporti — o con altri mezzi — a riaprire questo discorso.

Oggi noi riteniamo che il Ministro debba cercare in ogni modo di ascoltare precisamente quello che le popolazioni di tutta la zona e di tutta Italia domandano, perchè non sia apportata alle ferrovie italiane la grave ferita che ad esse si vuole apportare e che noi deploriamo e deprechiamo.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'ordine del giorno dei senatori Roasio, Sacchetti, Zucca e Scotti.

B U S O N I , *Segretario:*

« Il Senato,

constatato che milioni di lavoratori (150 mila nella sola provincia di Torino) costretti giornalmente a lunghi spostamenti per recarsi sul luogo di lavoro, sono sottoposti ad una estenuante fatica e perdita di tempo;

considerato che questi viaggi diventano ancora più penosi e logoranti per:

l'inadeguatezza dei mezzi di trasporto rispetto all'entità dello spostamento di masse operaie che abitano lontano dai posti di lavoro;

l'usura del materiale rotabile utilizzato per formare i treni operai;

la bassissima velocità ed i numerosi ritardi;

constatato che questi fatti provocano irritazione e proteste dei lavoratori a causa del

lungo tempo consumato nei viaggi — da 3 a 5 ore giornalieri,

invita il Ministro dei trasporti a prendere tutte le misure atte a: realizzare un più rapido rinnovamento del materiale rotabile; aumentare i mezzi di trasporto per i lavoratori; adeguare gli orari dei treni in considerazione anche dei turni di lavoro, al fine di assicurare un servizio rapido e civile dei trasporti operai dalle periferie alle grandi città ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Roasio ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

R O A S I O . Signor Ministro, con questo mio ordine del giorno voglio attirare la sua attenzione su un settore particolare dei trasporti, su quello, cioè, dei treni a breve tragitto, dei treni operai, settore che è un po' dimenticato dalle competenti autorità ed il cui rinnovamento tecnico-organizzativo è ancora rimasto nel campo delle promesse.

Molte di queste linee sono rimaste al punto in cui erano 60-80 anni fa, quando furono costruite; per compiere 30-50 chilometri si impiegano più ore, le attrezzature sono antiquate, più adatte per un museo storico che come mezzo di trasporto.

Non parliamo poi dell'affollamento: la maggioranza dei lavoratori sono costretti a viaggiare in piedi, molti aggrappati agli sportelli, e questo non solo in occasione di feste tradizionali ma durante tutto l'anno.

Le condizioni igieniche sono disastrose, molti vagoni sono come dei colabrodo: d'estate entrano la polvere ed il caldo, e d'inverno il vento ed il freddo. In queste condizioni sono costretti a viaggiare centinaia di migliaia di lavoratori. E si tratta, nella grande maggioranza, di operai, occupati nelle nostre industrie, i quali hanno coscienza dello sviluppo tecnico compiuto dal nostro Paese in questi ultimi anni. Questi operai sono abituati a far funzionare ogni giorno le macchine più complesse, a costruire macchine che sono gioielli della tecnica, aerei che volano a 1000 chilometri all'ora, vagoni ferroviari con l'aria condizionata, eccetera, ma alla sera, quando prendono il treno per tornarsene a casa,

prendono contatto con una nuova realtà, con la realtà del secolo scorso e si fanno una cattiva opinione dei nostri governanti.

È inutile, onorevoli colleghi, sbraitare sul miracolo economico, sul progresso tecnico, sullo sviluppo della produzione e del reddito nazionale, se poi i lavoratori sono costretti a viaggiare in questo modo. Provate a fare qualche viaggio con questi lavoratori e comprenderete il perchè del loro pessimismo circa il miracolo economico.

Non dimentichiamo che il progresso economico e commerciale in atto nel nostro Paese tende ad aggravare in modo pauroso la crisi dei trasporti. Uno studio compiuto alcuni mesi fa dal Consiglio provinciale di Torino indicava che poco più del 10 per cento dei lavoratori abitano nei pressi del posto di lavoro. Dai Comuni vicini vengono a Torino ogni giorno circa il 35 per cento dei lavoratori occupati nelle imprese industriali, e molti vengono dalle provincie vicine, come Alessandria, Asti, Vercelli, Cuneo.

Il decentramento industriale ed il sorgere di nuovi centri industriali nella periferia delle grandi città creano oggi un altro fenomeno, e cioè quello di operai che vivono a Torino e che si recano a lavorare ogni giorno in provincia, fenomeno che tende ad aumentare sempre più e che rende ancora più complesso il problema dei trasporti nel retroterra delle grandi città industriali.

E non mancarono nemmeno gli avvertimenti per attirare l'attenzione delle autorità competenti in questa direzione. I giornali locali e nazionali hanno dedicato un'attenzione particolare a questo problema: un assessore della provincia di Torino alcuni mesi fa riconosceva la paurosa arretratezza (non attenuata dalle numerose linee automobilistiche) di questi servizi. La relazione ammetteva esplicitamente che la maggior parte del materiale rotabile è antiquato, che oltre il 50 per cento è addirittura da ritenersi fuori uso, quindi inadeguato a soddisfare le esigenze del servizio. Non sono mancate nemmeno le proteste da parte dei lavoratori: chi non ricorda gli incidenti di alcuni mesi fa a Porta Capuana, a Napoli, dove la protesta dei lavoratori degenerò, con l'arrivo delle forze di polizia, in un tumulto con scontri sanguinosi e numerosi feriti?

Così per questi lavoratori, alla beffa dei trasporti inadeguati, seguirono le violenze da parte della polizia; ma non è certamente con questi mezzi che si risolve la crisi dei trasporti, fonte di profondo malcontento, perchè il manganello della polizia, semmai, esaspera ancora di più questo malcontento.

Le queste proteste avvengono un po' in ogni parte d'Italia. Nella provincia di Torino, tra le numerose proteste, acquista una particolare importanza l'ultima, avvenuta circa dieci giorni fa a Riva di Pinerolo. Si tratta dell'accelerato 210, che parte alle 3,50 del mattino da Torre Pellice e raccoglie i lavoratori della vallata che si recano a Torino a lavorare. Questo accelerato, composto di sole due vetture, quando arrivò a Riva di Pinerolo era già stracarico: grappoli di viaggiatori erano aggrappati agli sportelli, i finestrini rigurgitavano di teste in cerca d'aria ed altri 300 lavoratori erano fermi alla stazione in attesa di partire.

La protesta esplose in modo spontaneo, i lavoratori, invece di tentare di salire, si sedettero sui binari davanti alla locomotiva, bloccando così la linea per circa quattro ore. Solo verso le 9, dopo lunghe discussioni e minacce da parte della polizia, il traffico poteva riprendere in modo normale.

Onorevole Ministro, se non si prendono le necessarie misure le proteste continueranno ed esploderanno in modo ancora più grave, perchè la situazione è veramente insostenibile. I lavoratori, dopo 8-10 ore di lavoro, non possono più a lungo sopportare questo ulteriore disagio.

Dopo questo incidente, l'ingegnere Fuschini, capo del compartimento delle Ferrovie di Stato di Torino, intervistato dalla stampa locale, non ha potuto negare l'inadeguatezza dei servizi extra-urbani ed il ritardo nell'adeguare i trasporti ai bisogni sempre crescenti della vita moderna. Ha affermato che la carenza delle carrozze da mettere a disposizione dei treni operai non si riuscirà ad eliminarla prima di un biennio. Il compartimento non riesce ad avere a tempo i mezzi richiesti: alcuni locomotori richiesti da due anni non sono ancora arrivati. Inoltre, la differenza di fase delle linee elettriche rende più complesso il problema. Per esempio, il tre-

no Bra-Torino, arrivato a Carmagnola, deve cambiare il locomotore.

Onorevoli colleghi, nessuno di noi vuol negare che qualche cosa sia stato fatto: sono aumentati i mezzi a disposizione dei treni operai, sono sorte nuove linee, sono stati presi i contatti con le grandi industrie per trovare un accordo tra l'orario dei treni ed i turni di lavoro, ma siamo solo all'inizio, anzi si rimane sempre più indietro di fronte ai bisogni attuali. Se si vuole veramente affrontare questo tragico ed angoscioso problema, bisogna che il Ministro dei trasporti lo affronti in modo nuovo. Non si tratta di discutere sulla priorità della rotaia o della gomma, ma di utilizzare tutti i mezzi tecnici più avanzati a nostra disposizione. Si tratta di creare nel retroterra delle grandi città un servizio di trasporti veloce ed ampio a mezzo di elettrotreni, di automotrici, di pullman, in modo da soddisfare tutti i bisogni dei lavoratori, tenendo conto anche del rapido sviluppo dell'economia nazionale.

Con questo ordine del giorno io volevo attirare l'attenzione del Ministro sulla gravità di questa situazione e sulla necessità di un intervento rapido e decisivo.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore di minoranza.

I M P E R I A L E , *relatore di minoranza.* Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non vi è dubbio che i recenti luttuosi incidenti ferroviari hanno riproposto, all'attenzione dell'opinione pubblica, il problema dei trasporti terrestri. Rampogne si sono levate, e continuano a levarsi, da parte di economisti, di tecnici, di giornalisti e, perfino, dell'uomo della strada, per gli erronei indirizzi che si sono assunti, finora, in materia di politica dei trasporti. In sostanza, le lacune che, particolarmente in questi ultimi tempi, si sono riscontrate in questo particolare settore, sono diventate un po' lo *slogan* che è sulla bocca di tutti. Ma il settore, nel campo dei trasporti, verso il quale maggiormente si è indirizzata la critica più sostenuta, è quello delle Ferrovie dello Stato. Il dibattito che oggi si è svolto ne

è una riprova. Fino a che punto, però — diremo tra parentesi — quella campagna sia disinteressata ed agisca in funzione dei reali interessi del Paese, sinceramente, non saprei dire. Certo è che, molto spesso, abbattendo certi paraventi, dietro ad essi troviamo i grandi monopoli; troviamo, con il loro grande apparato pubblicitario, la Fiat, la Pirelli *et similia*, per difendere i loro grossi interessi nel campo dei trasporti terrestri. E la soccombente, purtroppo, rimane sempre l'Azienda di Stato, non avendo e non potendo essa avere un proprio portavoce, ma spettando soltanto allo Stato la difesa della sua funzione economica e sociale; difesa che quell'Azienda assolutamente non trova, per l'indirizzo che oggi viene dato alla politica generale del nostro Paese. Comunque, resta una realtà e cioè che, nel campo dei trasporti, le Ferrovie dello Stato rimangono le maggiori accusate. Ed è appunto partendo da questo dato di fatto, e tenendo conto del dibattito oggi svoltosi, che — sebbene nella nostra relazione abbiamo affrontato la politica generale dei trasporti — fermeremo maggiormente la nostra attenzione sulle Ferrovie.

Ed ecco una prima domanda che ci sorge spontanea: che cosa è stato compiuto, in questi ultimi tempi, in quel particolare settore? Strano — e non soltanto per noi — che l'onorevole Spataro, lavandosi le mani come Pilato, abbia voluto affidare ad una Commissione detta dei « tre esperti » l'esame del riassetto del bilancio delle nostre Ferrovie. Che ella, onorevole Ministro, chiamando a collaborare quella Commissione, abbia ritenuto di fare cosa utile all'Azienda e quindi al Paese, è cosa che vogliamo dare per scontata. Nè faremo un processo alle sue intenzioni se le finalità che ella si proponeva di raggiungere, attraverso la nomina di quella Commissione, erano già prefissate.

Mi pare sia piuttosto il caso di chiederci se ella, onorevole Spataro, anzichè concorrere ad allarmare l'opinione pubblica con la nomina di quella tale Commissione, con la quale, in sostanza, non è stato fatto altro se non buttare legna su un fuoco già fin troppo acceso, non avesse a sua disposizione altri strumenti per un riesame del riassetto di quel bilancio.

La risposta a codesto interrogativo mi pare sia semplice, lineare. E ciò, naturalmente, pur rinunciando ad ogni riserva che potremmo avanzare sui membri che hanno composto quella tale Commissione. Non v'è dubbio, onorevole Ministro, che ella, con quel provvedimento, ha rinunciato a servirsi del Parlamento; ha rinunciato a servirsi dei tecnici dell'Amministrazione ferroviaria; ha rinunciato a servirsi dei sindacati, che pur tanta opera vanno svolgendo in difesa dell'Azienda. Eppure consigli, ammonimenti, critiche da codesti settori sono partiti a più riprese. Ma, purtroppo, è stato come parlare in un deserto, perchè non si è avuto il coraggio di svestirsi dei panni di parte.

E tralascio — almeno per il momento — di parlare dei nostri dubbi, delle nostre perplessità, dei nostri consigli sulla politica perseguita dal Governo in materia di trasporti terrestri, perchè ogni nostro atteggiamento — su qualsiasi materia e in qualsiasi campo — appare alla maggioranza sempre sospetto, sempre teso verso una critica preconcetta.

Citerò, invece, fonti non « sospette », almeno per il momento, che hanno fornito consigli ed ammonimenti per una più sana e confacente politica dei trasporti nel nostro Paese. A leggere bene, ad esempio, il piano quinquennale presentato dalla Direzione generale delle ferrovie, chi abbia orecchie per intendere avverte subito un certo malcelato disagio per la maniera come dal Tesoro è stato sempre affrontato il delicato problema del finanziamento per l'ammodernamento e il potenziamento dell'Azienda ferroviaria.

Scriveva l'ingegner Rissone, Direttore generale delle Ferrovie, presentando quel piano: « Il continuo evolversi della tecnica nei suoi molteplici campi esige che nessun complesso industriale tralasci di compiere sforzi organizzativi e finanziari per la realizzazione di opere e l'adozione di provvedimenti idonei a mantenere la propria attività alla altezza delle richieste del mercato. Qualsiasi rallentamento o, peggio, arresto di tali sforzi, comprometterebbe senza rimedio il divenire delle aziende produttive ».

Ed ancora: « Ovviamente tali intenti — ossia riordino della struttura aziendale, am-

modernamento e potenziamento della rete — per essere realizzati debbono poter contare su una prospettiva certa di adeguati finanziamenti, tenendo conto che debbono fronteggiare la sempre più agguerrita concorrenza della strada e consentire il duraturo risanamento del bilancio ». Dunque, adeguati finanziamenti per fronteggiare l'agguerrita concorrenza della strada e per consentire il duraturo risanamento del bilancio. È questo il pensiero dell'alto funzionario che è preposto alla direzione di quella grande Azienda. Parole chiare, oneste che, se vogliono indicare la via maestra per il riassetto del bilancio delle Ferrovie, vogliono anche esprimere il disagio in cui quell'Azienda, per mancanza di finanziamenti, è costretta a dibattersi.

Ed io sono convinto che, se vogliamo renderci conto di quel chiaro ed inequivocabile linguaggio, occorre che ci rifacciamo alla storia di quel piano quinquennale. Quel piano era nato come piano decennale — e non quinquennale — e comportava una richiesta di 1.000 miliardi; 200 miliardi — o giù di lì — da spendere nei primi due anni ed il rimanente nei successivi otto. La ricostruzione della rete aveva avuto termine con il 1949. Da quella data al 1957 l'Amministrazione delle ferrovie non aveva avuto che delle scarsissime disponibilità. Occorrevano massicci finanziamenti per l'ammodernamento e il potenziamento dell'Azienda. La nuova direzione aziendale pose quel problema e lo pose nei termini che abbiamo visto. Ma la « linea Pella » — che è andata sempre più contenendo ogni finanziamento in direzione della strada ferrata — fece sì che quel piano venisse ridotto fino alla più che modesta richiesta di 250 miliardi.

Sulla necessità di massicci investimenti nel settore della strada ferrata è ritornato quest'anno alla carica il Direttore generale delle Ferrovie, con un lungo articolo su « Il Globo », con cui si sottolineano le molteplici cause che concorrono a rendere la rete non perfettamente rispondente alle necessità e alle esigenze di un traffico moderno. E sempre sulla inadeguatezza degli investimenti, in merito alle prospettive per il 1961, giudizi analoghi sono stati espressi da più parti, in riviste e in quotidiani. Sul numero spe-

ciale di « 24 Ore », dedicato all'annata economica, giustamente si è rilevato che la rapidità con la quale sono stati inghiottiti i primi 125 miliardi del piano quinquennale sta a dimostrare le necessità dell'Azienda.

Ma un vero coro di proteste, per il mancato ammodernamento, si è levato da tutta la stampa nazionale dopo gli ultimi tragici incidenti in cui hanno trovato la morte diversi cittadini. Nè di quelle proteste occorre una menzione particolare, perchè sono a conoscenza di tutti. Ed è da aggiungere che mai, come in quell'occasione, la stampa fu d'accordo nel rilevare le stesse cause in quei tragici incidenti.

La necessità di adeguati finanziamenti era stata avvertita anche dall'onorevole Vanoni il quale, nel suo noto piano, aveva concretato uno stanziamento di 700 miliardi a favore delle Ferrovie, da impiegare in un decennio. Del resto, nello stesso piano quinquennale, leggiamo che l'attuale basso livello dei prodotti dipende: da scarsità di mezzi a disposizione; dal non aver potuto talvolta adeguarli alle esigenze del pubblico; ed infine dall'attività dei mezzi concorrenti e dalle più favorevoli condizioni dai medesimi offerte.

Purtroppo, onorevole Ministro, lesinando per l'Amministrazione ferroviaria, si è arrivati fino al punto che per l'assunzione di 5.484 unità, ad integrazione degli organici del personale di cui alla legge n. 1.595 del 10 dicembre 1960, ai maggiori oneri l'Azienda sta facendo fronte con corrispondenti riduzioni del capitolo di spesa n. 15 dello stato di previsione per l'esercizio 1960-61. Sta facendo fronte, cioè, onorevole Ministro, con una riduzione di spesa sulla manutenzione del materiale rotabile e delle linee. Ogni commento guasterebbe codesto capolavoro di sapienza tecnico-amministrativa!

Ora, se queste sono, come effettivamente sono, le ristrettezze finanziarie in cui è stata sempre costretta a dibattersi l'Azienda delle ferrovie, perchè scandalizzarsi se la stampa nazionale ha scritto tutto quello che conosciamo sulle manchevolezze di quell'Azienda?

Onorevoli colleghi, io l'ho fatto rilevare in altra occasione, ma ritengo giovi insistervi. Che cos'è scaturito dalla diciottesima sessio-

ne dell'Associazione internazionale del congresso delle strade ferrate, svoltasi a Madrid dal 29 settembre al 7 ottobre 1958? Conclusione prima: esiste, in generale, un notevole arretrato nel rinnovamento e nell'ammodernamento sia degli impianti fissi che del materiale rotabile. Conclusione seconda: questo arretrato può essere spiegato come conseguenza delle distruzioni della guerra; ma la ragione principale risiede nel fatto che i prodotti del traffico delle ferrovie sono insufficienti per finanziare, essi soltanto, il rinnovamento e l'ammodernamento degli impianti. Quindi, finanziamenti da parte dei Governi. Conclusione terza: quello che lo Stato dà alle ferrovie, per coprire i *deficit*, è, in generale, troppo per morire e troppo poco per vivere. Conclusione quarta: il ritardo nel rinnovamento e nell'ammodernamento degli impianti rende più grave la posizione tecnica e finanziaria delle ferrovie di fronte ai concorrenti. Ne risulta un aumento progressivo dei disavanzi, aumento che, a sua volta, comporta sovente una pressione sugli ammortamenti.

Linguaggio, codesto, chiaro, preciso, che avrebbe dovuto far rinsavire il nostro Governo. Invece!... Ed è da tener presente che lo stesso linguaggio e la stessa chiarezza, nonchè lo stesso orientamento, naturalmente, li troviamo in tutti gli altri convegni e in tutte le riunioni del Consiglio dei ministri europei dei trasporti, Consiglio al quale aderiscono ben 17 Paesi.

Nella sessione di quel Consiglio, tenutasi a Parigi il 16 maggio 1957, ancora una volta si pone l'accento sulla necessità di eliminare dal bilancio delle Ferrovie gli oneri extra-aziendali e di modernizzare le reti in relazione allo sviluppo dei traffici. Ed anche al V° Convegno internazionale delle comunicazioni, svoltosi a Genova dal 7 al 13 ottobre 1957, si è ritornati sulla necessità dell'ammodernamento tecnico, con impiego dei necessari investimenti finanziari. Ed anche nella Conferenza del Consiglio dei Ministri europei dei trasporti, tenuta a Roma il 23 e 24 ottobre 1956 e svoltasi sotto la Presidenza dell'onorevole Angelini, è stato perfino determinato che, per i 17 Paesi facenti parte di quel Consiglio, occorrono investi-

menti per 4.040 miliardi di dollari, con la previsione, per il periodo 1957-1960, di un aumento del 14 per cento per il traffico ferroviario merci e del 7 per cento per il traffico viaggiatori.

Ebbene, tutto questo al nostro Governo non ha suggerito niente, proprio niente! Quei convegni, quei congressi, per noi — che pure vi abbiamo partecipato — sono rimasti pura accademia, lettera morta.

Recentemente, dal Governo, è stato varato il piano autostradale. Con quel piano si provvederà, come è noto, alla costruzione di autostrade di tre tipi, A, B e C, e di superstrade, da affiancare alle prime. Si provvederà, inoltre, all'ammodernamento, non solo contingente ma strutturale, delle strade nazionali e alla nazionalizzazione delle strade provinciali, alla provincializzazione delle strade comunali, ed infine all'incremento delle comunicazioni comunali. Per tale impresa è prevista una spesa di oltre mille miliardi.

A parte ogni considerazione che si dovrebbe avere nella giusta valutazione di equilibrio e di priorità nelle pubbliche spese, sta di fatto che l'onorevole Zaccagnini, Ministro dei lavori pubblici, in una conferenza stampa, tenuta alla televisione nel dicembre scorso, ebbe ad affermare che all'iniziativa governativa non doveva essere data un'interpretazione settoriale perchè « essa vuole — diceva il Ministro — e deve essere il primo passo per l'impostazione organica di tutta la politica dei trasporti ».

Ma come si può fare a parlare di impostazione organica di tutta la politica dei trasporti quando si usano i famosi due pesi e due misure nei confronti delle autostrade e delle ferrovie? Molto opportunamente, a nostro avviso, è stato rilevato dal professor Maraldi su « Il Corriere della Sera » che « le continue, insistenti e giustificate proteste dell'opinione pubblica hanno ormai il significato di un serio richiamo ad una più vigile attenzione delle competenti autorità di Governo sulla crisi delle nostre ferrovie, che sembrano quasi dimenticate, mentre si annunziano continuamente ampie iniziative, con assegnazione di somme rilevanti, a favore dei trasporti su strada ».

Se veramente si fosse avuta l'intenzione di dare una maggiore organicità al settore dei trasporti terrestri, mi pare che sarebbe stata proprio quella del piano autostradale la buona occasione, da parte del Governo, per presentare al Parlamento un piano completo ed organico per lo sviluppo dei trasporti terrestri. E sarebbe stato proprio quello il momento buono per cercare di risolvere i gravi problemi della concorrenza e del coordinamento dei mezzi di trasporto. Ma tant'è parlare ai sordi!

Una via d'uscita per migliorare la situazione, come moltissime volte è stato fatto presente, poteva trovarsi in un razionale coordinamento fra strada e rotaia. Ella stesso, onorevole Ministro, in un suo articolo apparso il 16 dicembre scorso sulla rivista « Concretezza », riconosceva che: « L'opportunità del coordinamento si presenta ogni giorno in tutta la sua urgenza »; ed aggiungeva: « Strumento efficacissimo di questo coordinamento, a mio avviso, può essere il Consiglio superiore dei trasporti, istituzione che io concepisco non come organo di semplice consulenza amministrativa, ma come consesso di rappresentanti dei vari settori dei trasporti e di esperti, ai quali deve essere demandata, anche nelle branche di competenza di più Ministeri, la determinazione delle più ampie direttive nella politica dei trasporti ».

Ma, purtroppo, il disegno di legge che avrebbe dovuto istituire l'organo competente per deliberare in quella delicata ed importante materia fu ritirato, e di esso più non si ragiona. Se non erro, quel disegno di legge fu presentato dal senatore Corbellini. Ma, successivamente, venne ritirato perchè, si disse, sarebbe stato ripresentato in veste migliorata. Purtroppo, però, quel disegno di legge è rimasto soltanto nelle buone intenzioni del Ministro dei trasporti, nè ella, onorevole Spataro, al riguardo, malgrado tutti i suoi buoni propositi, ha provveduto. Tra i provvedimenti che ella ha proposto al Consiglio dei Ministri per l'approvazione, infatti, non troviamo assolutamente traccia di una qualsiasi proposta che si riferisca al coordinamento fra strada e rotaia. Onorevole Mi-

nistro, ci dispiace doverlo dire, ma si predica bene e si razzola male!

È sembrato ad un certo momento che, in sostituzione del Consiglio superiore dei trasporti, ci si volesse indirizzare verso il Consiglio dell'economia e del lavoro. E va bene, dicemmo, faccia chi meglio può, ma si operi in questo delicato settore!

Le cose, invece, sono rimaste al punto di prima! Eppure non v'è chi non veda quanto sia necessario che, alla lotta sfrenata e senza quartiere della concorrenza, subentri un sistema di coordinamento che favorisca sia la strada che la ferrovia.

Anche su un altro grave problema abbiamo richiamato, chissà quante volte, l'attenzione del Governo. Intendo parlare del deprecato sistema dell'autofinanziamento praticato nei confronti dell'Azienda. Ma, anche in questo delicato settore, siamo ancora in alto mare! Intanto, si continua a montare l'opinione pubblica con risultati d'esercizio che quel sistema svisa.

Ella stesso, onorevole Ministro, lo scorso anno, concordando con le nostre critiche in questa materia, nella seduta del 14 ottobre ebbe a dire: « L'Azienda delle Ferrovie dello Stato, quale consegnataria e gerente di tale patrimonio, è tenuta a mantenerlo in efficienza e ad assumere il carico delle manutenzioni e dei rinnovamenti in misura adeguata all'entità del patrimonio stesso, all'usura dell'esercizio e al suo progresso tecnico-economico; ma non può » — e qui è l'importante! — « nè deve essere tenuta a gravare la propria gestione anche delle spese per il pagamento dei prestiti, del tutto estranee al conto di esercizio, in quanto costituiscono l'equivalenza degli incrementi e dei miglioramenti patrimoniali acquisiti dallo Stato ».

Aggiunse, il Ministro: « Gli onorevoli senatori Solari e Imperiale, che si sono soffermati sulla pertinenza di questi oneri alla gestione aziendale delle Ferrovie dello Stato, possono prendere atto di queste mie dichiarazioni ».

Ed a conferma dell'impegno che ella aveva preso, onorevole Ministro, aggiungeva: « Spero che la nuova... (Interruzione del ministro Spataro).

Onorevole Ministro, quando noi parliamo a lei, parliamo al Governo!

S P A T A R O , *Ministro dei trasporti*. Voglio soltanto dire che io sono sempre della stessa idea!

I M P E R I A L E , *relatore di minoranza*. Ma lei fa parte del Governo! Insomma, la situazione è questa: un Ministro fa delle promesse in Parlamento, il Governo non le mantiene; noi con chi dobbiamo ragionare? Dobbiamo dirlo al Ministro ed è il Ministro che deve insistere presso il Governo!

« Spero che la nuova impostazione del bilancio — aggiungeva lei, onorevole Ministro — sarà condivisa anche dai Ministri del bilancio e del tesoro, perchè offrirà al Parlamento e all'opinione pubblica un più idoneo strumento per l'obiettivo valutazione del contributo che il sistema dei trasporti ferroviari è ancora in grado di fornire al benessere e allo sviluppo economico del Paese ».

Evidentemente ancora una volta, come dicevo poc'anzi, la « linea Pella » ha tradito le sue e le nostre speranze.

Il bilancio che è in discussione, è la chiara testimonianza di quanto diciamo!

Lo scorso anno, per annualità di interessi e di ammortamenti, gravavano sul bilancio dell'Azienda ferroviaria ben 29 miliardi in cifra tonda. Nei confronti del 1959, la somma era aumentata di 7 miliardi e 328 milioni, per l'iscrizione, al capitolo 69, della spesa delle annualità di interessi e di ammortamento dei due prestiti già contratti per un importo di 60 miliardi, e del terzo prestito, di 25 miliardi, che doveva essere contratto nell'esercizio scorso.

Attualmente, per annualità di interessi e di ammortamento, il gravame è aumentato ancora di altri 4 miliardi.

La situazione, dunque, malgrado tutti i suoi buoni propositi, onorevole Spataro, non è assolutamente migliorata; anzi è peggiorata. Molto diversamente vanno le cose in altri Paesi!

Da una conferenza del professor Vrebos, tenuta il 10 giugno 1959 nella sede centrale del Collegio ingegneri ferroviari italiani, a proposito del piano di riforma e di risanamento della situazione finanziaria della Società nazionale delle ferrovie belghe, apprendiamo che in quel Paese è stato elaborato un

programma decennale di ammodernamento, il cui finanziamento è a totale carico dello Stato. « La partecipazione statale — dice il professor Vrebos — si estende non soltanto ai lavori principali, ma anche a tutta una serie di spese secondarie per l'ammodernamento degli impianti, ed approfittando dell'elettrificazione le linee in programma vengono tutte rinnovate ». « Lo Stato inoltre — aggiunge sempre lo stesso professore — ha già commissionato e pagato con i propri fondi 2.350 nuovi carri che andranno a perfezionare il parco merci, 709 carrozze viaggiatori che sostituiranno le vecchie carrozze con cassa di legno e, recentemente, una serie di locomotive Diesel il cui totale potrà raggiungere le 700 unità ». Riassumendo, su un bilancio di circa 15 miliardi, qual è quello della Società nazionale delle ferrovie belghe, l'intervento statale è salito a 5 miliardi e 381 milioni nel 1958 ed a 5 miliardi 783 milioni nel 1959. A codesto intervento vanno aggiunti, per il 1958 e il 1959, circa 2 miliardi e mezzo destinati al rinnovamento ed all'ammodernamento.

In Italia, invece, onorevole Spataro, per reperire i fondi l'Amministrazione ferroviaria deve ricorrere al mercato bancario, pagando il 7,80 per cento di interessi, tasso soltanto poco tempo fa ridotto del 2 per cento: quindi oggi si paga il 5,80 per cento di interessi. Ed anche tutte le spese di ricostruzione furono fatte accollare all'Azienda seguendo sempre lo stesso sistema. A ciò si aggiunga che l'Azienda assume a carico del suo bilancio oneri di carattere patrimoniale che non sono assolutamente pertinenti alla sua funzione di consegnataria di beni patrimoniali e di Azienda di esercizio. A conti fatti, alla costituzione del patrimonio ferroviario hanno concorso, in notevole misura, mezzi attinti al bilancio di esercizio, il cui apporto complessivo può essere valutato, durante i cinquanta anni di esercizio di Stato, a 1000-1100 miliardi di lire attuali. Ebbene, onorevole Ministro, io sono convinto che, se si fosse stati coscienti di tutto ciò, si sarebbe trovato motivo di fare cosa molto più seria che quella di incaricare quella tale Commissione per fornire, nel solo spazio di sessanta giorni, suggerimenti per avviare a soluzione il problema delle nostre Ferrovie. Ma,

per la nomina di quella tale Commissione, una giustificazione bisognava pur darla. E tra le cose importanti e non, sostanziali e marginali, si è cercato, attraverso la stampa ufficiosa, di far inghiottire all'opinione pubblica che l'intervento del Tesoro, nei confronti dell'Azienda, andrebbe sempre più aumentando. Ultimo esempio sarebbe quello dell'intervento nel bilancio 1960-61 che, rispetto al bilancio 1959-60, avrebbe comportato un maggiore aggravio per il Tesoro di 5 miliardi e 100 milioni. E, sempre tenendo conto delle risultanze del bilancio 1960-61, gli interventi, divisi per specifici settori, sarebbero di 22 miliardi e 600 milioni per il disavanzo di gestione; 15 miliardi per contributo al fondo pensioni; 32 miliardi e 100 milioni per sovvenzioni alle linee a scarso traffico; 34 miliardi a rimborso per trasporti gratuiti ed a tariffe speciali per conto delle varie Amministrazioni statali e delle Poste; ed, infine, 5 miliardi e 500 milioni per l'ammortamento di mutui per la ricostruzione 1949-55. Onorevole Ministro, bisogna convenire che se la chiarificazione dei conti nel bilancio dei Trasporti non fosse ancora, e purtroppo, una vana speranza, indubbiamente meno sciocchezze andrebbero in giro. Porre, ad esempio, nella bilancia del disavanzo finanziario dell'Azienda, il rimborso per trasporti gratuiti e a tariffa speciale che questa esegue per conto di altre Amministrazioni, è quanto veramente di più strabiliante si possa concepire. A parte che quel rimborso è forfettario e non corrisponde assolutamente a quanto all'Azienda, per quei servizi, si dovrebbe, sinceramente mi chiedo: per quale ragione le Ferrovie debbono prestare dei servizi ad altre Amministrazioni senza alcun compenso?

Recentemente, dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, è stato presentato un disegno di legge col quale si propone la dispensa dalla franchigia postale a tutte le Amministrazioni dello Stato che di quella agevolazione oggi godono. Non ho avuto il tempo di accertarmene, ma ritengo che quel disegno sia diventato legge della Repubblica. Comunque, quel provvedimento, discutibile in alcune sue parti, indubbiamente porterà una chiarificazione nei conti del bilancio di quel Dicastero Per l'Amministrazione delle

ferrovie, invece, secondo il parere di quella stampa officiosa, le cose dovrebbero andare diversamente. Per quella stampa non basta che quel compenso per i servizi extra-aziendali venga calcolato forfaitariamente. No, signori, tutto ciò non basta. Quel compenso, per quei signori, deve essere considerato un gravame dell'Azienda sul Tesoro. Stranezze, codeste, che hanno creato e continuano a creare tanta confusione sui risultati d'esercizio dell'Azienda ferroviaria, ma che ancora non si ha il coraggio di eliminare. Ed a proposito di certe storture, un lungo discorso meriterebbe anche la questione della pensione ai ferrovieri. Si sa che, per tutti gli altri Dicasteri, le pensioni degli statali gravano sul Tesoro; per le Ferrovie, invece, quell'onere deve essere sostenuto dall'Azienda, con un intervento del Tesoro di soltanto 15 miliardi. Ebbene, anche quei 15 miliardi, per i censori dell'Azienda, rappresenterebbero un gravame di quell'Amministrazione sul Tesoro.

Il problema potrebbe essere ancora discutibile qualora si trattasse di pensioni scaturenti da normali rapporti aziendali, ma non è così; tra quelle pensioni vi sono anche quelle disposte con leggi speciali, che ovviamente dovrebbero gravare su tutt'altro dicastero, meno che su quello dei Trasporti. Del resto ella stesso, onorevole Spataro, nel suo articolo apparso su « Concretezza » (come vede segue i suoi scritti), che poco fa ho citato, ha dovuto riconoscere la giustezza di questa nostra osservazione; osservazione che non è di oggi, ma che ricorda il verdi anni nostri. D'altra parte si sa che, su questo terreno e non da oggi, si stanno battendo anche le organizzazioni sindacali. Eppure si persevera nell'equivoco. Ora se, come dicevamo, non si arriva ad una chiarificazione dei conti, spropositi sui risultati di esercizio delle nostre Ferrovie se ne diranno sempre, e tanto più se ne diranno se si considera che vi sono non pochi interessati a denigrare quella grande azienda.

Sommariamente, così come l'occasione ci offriva, abbiamo cercato di tracciare un piano per una politica di sviluppo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. A conforto delle nostre tesi, abbiamo citato risultanze di Convegni internazionali, ai quali hanno partecipato nostri autorevoli rappresentanti; ab-

biamo messo in luce il pensiero di personalità altamente qualificate nel campo della politica dei trasporti; abbiamo, infine, citato testi e documenti. Se ci si volesse muovere rimprovero di non aver portato, in questa discussione, elementi nuovi nei confronti di quelli già in passato da noi trattati, risponderemmo che non solo la situazione non è mutata ma che ciò faceva parte di un nostro piano preordinato.

In sommaria sintesi, non abbiamo voluto far altro che presentare un quadro di quanto, da oltre un decennio, andiamo sostenendo. Abbiamo voluto far ciò perchè fosse chiaro che non occorre proprio i lumi di due economisti e di un esperto di materie bancarie per veder chiaro nella situazione delle nostre Ferrovie; e perchè fosse chiara ancora un'altra cosa e cioè che, se si fossero ascoltati i nostri modesti ma opportuni consigli, non saremmo qui ancora a discutere sulle cure da praticare alla grande ammalata, come è stata chiamata la nostra Azienda. Intanto la « Commissione dei tre » ha dato il suo responso. Biasimiamo, al riguardo, che quel documento, in possesso del Governo già da alcuni mesi, sia stato messo a disposizione del Parlamento soltanto cinque giorni prima della discussione del bilancio. Ciò dimostra, ancora una volta, la cattiva volontà del Governo nel non voler affrontare un'approfondita discussione sulla reale situazione delle nostre Ferrovie.

Comunque, oggi ci troviamo di fronte ai provvedimenti approvati dal Consiglio dei ministri nella seduta del 23 giugno scorso, e ripresi da lei, onorevole Spataro, in risposta ad una mia e ad altre interpellanze, riflettenti i recenti luttuosi incidenti ferroviari. Bisogna convenire che, rispetto alla pervicacia con cui sono state sempre misconosciute le necessità dell'Azienda, i propositi odierني costituiscono già un passo innanzi rispetto al passato. E qui, ironia a parte, tra parentesi ci chiederemo: occorre proprio la nota sequela di disastri per far, finalmente, rinsavire il Governo?

Ma esaminiamo i provvedimenti annunciati dal Governo. Tra quei provvedimenti, si è parlato di un programma di investimenti per 800 miliardi, di cui 500 da spendere nei primi 3 anni. Ignoriamo gli elementi di valutazione che hanno guidato il Governo

nella determinazione dell'investimento. E neppure il Ministro, sebbene sollecitato, ha mai inteso di intervenire, in sede di Commissione, per fornire i chiarimenti adeguati. Ed è biasimevole, anzi, che il Ministro non abbia sentito il dovere di rispondere a tempo opportuno alle numerose interpellanze ed interrogazioni presentate, in occasione degli ultimi disastri ferroviari. Eppure si trattava di fatti di tanto momento da essere, in ultima analisi, l'elemento determinante perchè il Governo si decidesse a proporre al Parlamento i noti provvedimenti.

Venerdì scorso, ella, onorevole Spataro, ci ha fatto una sommaria elencazione di come verranno impiegati i primi 500 miliardi. È ovvio che, in questa sede, non si può scendere in dettagli sulle necessità che presentano le nostre strade ferrate e sulla priorità delle spese. Ma non vi è chi non veda come, dopo le denunce fatte dalla stampa e dall'opinione pubblica sulle deficienze che le nostre Ferrovie presentano, quegli 800 miliardi approvati dal Consiglio dei Ministri siano assolutamente insufficienti.

Nè questa è soltanto nostra impressione. Il piano decennale, preparato dalla Direzione generale delle ferrovie, tra riclassamento e potenziamento di impianti fissi e di materiale mobile, prevede una spesa di 1.477 miliardi e 312 milioni. E trattasi di esigenze, come rileviamo dalla relazione dei tre esperti, « che impongono l'urgente rinnovamento del materiale vetusto e degli impianti antiquati, avendo essi raggiunto un tale stato di inefficienza, da destare serie preoccupazioni sulle conseguenze che possono derivare all'ordinato svolgimento dei treni, ed i cui riflessi negativi sono già tangibili ».

Anche i tecnici esperti in materia dei trasporti, convenuti a Genova nei giorni 17, 18 e 19 giugno al Simposio indetto da quell'Istituto Colombiano, hanno espresso identico parere. Si legge, infatti, nella mozione conclusiva di quel Simposio, « che il programma triennale governativo di finanziamento per 500 miliardi di lire, annunciato e successivamente integrabile con un ulteriore finanziamento di circa 300 miliardi, debba costituire soltanto la prima, seppure notevole, fase di ammodernamento degli impianti e del materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato ».

Non retorica dunque, nè critica demolitrice, è la perplessità che nasce in noi sull'effettiva sufficienza degli investimenti annunciati a sanare tutti i mali dell'Azienda. Su queste nostre perplessità, siamo, come abbiamo visto, in buona compagnia; siamo in compagnia di tecnici esperti e siamo in compagnia dei tre esperti nominati dal Governo.

Intanto facciamo rilevare quanto maggiore sia stato il finanziamento per il piano autostradale, per il quale il Governo ha stanziato ben 1.200 miliardi. I motivi sono noti: si tratta della solita acquiescenza agli interessi di certi ben determinati monopoli. Comunque, invitiamo il Governo a presentare al Parlamento, con il relativo disegno di legge, il piano di ammodernamento e potenziamento della rete che intende attuare, ed il piano decennale redatto dalla Direzione generale delle ferrovie, del quale abbiamo notizia solo attraverso la relazione dei « tre esperti ».

E speriamo non si ripeta l'esperienza del piano quinquennale redatto dall'ex Ministro dei trasporti, senatore Angelini, lasciato ad impolverarsi negli archivi di Villa Patrizi malgrado le numerose richieste, avanzate in sede di Commissione, per un suo esame.

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

(Segue I M P E R I A L E). Ma non è tutto qui il problema. Il problema è anche quello di sapere se gli 800 miliardi saranno dati all'Azienda a titolo gratuito o se, come per il passato, si farà ricorso all'autofinan-

ziamento. Da ciò sarà chiaro se veramente si vorrà conseguire il riassetto del bilancio delle nostre Ferrovie o se si vuole contrabbandare per cura un semplice palliativo.

Su questo argomento, pur tanto importante per il futuro di quell'Azienda, venerdì scorso il Ministro è rimasto muto. Quel silenzio è assai significativo. Tanto più significativo se si pensa che ella stessa, onorevole Ministro — come ho avuto occasione di far rilevare poco fa — condivideva il nostro pensiero fino a farle dire: « spero che la nuova impostazione del bilancio sarà condivisa anche dai Ministri del bilancio e del tesoro ».

Il Ministro del bilancio e quello del tesoro hanno, dunque, respinta la sua proposta, se la proposta è stata avanzata in seno al Consiglio dei Ministri? Onorevole Ministro, sulla questione desideriamo ampi lumi perchè riguarda un problema che non investe solo il futuro dell'Azienda, ma anche, e qui ripeterò le sue stesse parole: « la obiettiva valutazione del contributo che il sistema dei trasporti ferroviari è ancora in grado di fornire al benessere e allo sviluppo economico del Paese ».

Tenga anche conto, onorevole Ministro, che la 7ª Commissione, nell'esame preliminare del bilancio, è stata unanimemente d'accordo non solo nel richiedere che gli 800 miliardi siano a carico del Tesoro, ma che anche i 33 miliardi, attualmente sborsati dall'Azienda per interessi ed ammortamento di precedenti prestiti, siano pagati dallo stesso Tesoro.

La relazione del collega Florena è la riprova del pensiero espresso da quella Commissione. Chiarezza, dunque, in questa materia, perchè il Parlamento ed il Paese hanno il diritto di conoscere qual'è la strada che intende imboccare il Governo.

Nè alcun cenno è stato fatto dal Ministro per quanto riguarda il coordinamento tra strada e rotaia. Eppure il problema è di tanta, scottante evidenza, da indurre lei, onorevole Ministro, a scrivere un articolo *ad hoc* sulla rivista « Concretezza ». Evidentemente, si vuole rinunciare ad ogni intervento disciplinatore perchè sono in gioco gli interessi di alcuni monopoli. Sono in gioco gli interessi delle grandi industrie dell'automobile, della gomma, del cemento, del petrolio ovviamente indirizzate al massimo sviluppo dell'automobilismo.

E sono, purtroppo, codesti monopoli a condizionare la politica dei trasporti nel nostro Paese. Ecco perchè il disegno di legge

che istituiva il Consiglio superiore dei trasporti venne ritirato, e di altro disegno di legge sulla materia più non si ragiona. Ecco perchè si tace intorno a questo grave problema.

Tra i provvedimenti che il Governo, su sua proposta, onorevole Spataro, ha allo studio vi è anche quello della riforma tecnico-direzionale dell'Azienda.

Diciamo subito che se il testo del disegno di legge allo studio del Governo è quello ben noto, quello cioè del 1953, non poche consistenti riserve dobbiamo avanzare. Decisamente contrari, infatti, noi siamo a che — incontrollatamente e senza che il Parlamento possa far sentire la sua volontà — il Ministro possa nominare la maggior parte dei consiglieri di amministrazione fra tecnici estranei alle Ferrovie, e che inoltre, fra detti tecnici, debba scegliere, oltre il Presidente di detto Consiglio, anche il Vice direttore e il Direttore generale delle ferrovie. E decisamente contrari noi siamo perchè il Consiglio di amministrazione, così come è voluto da quel disegno di legge, diventerebbe automaticamente feudo del sottogoverno e dei cosiddetti gruppi di pressione, lunga mano dei monopoli privati.

D'altra parte, onorevole Spataro, ci sembra del tutto assurdo — come abbiamo rilevato nella nostra relazione — che si voglia rendere acefala la carriera dei funzionari delle nostre Ferrovie i quali, per preparazione, per impegno, per attaccamento all'Azienda, non meritano questo atto di sfiducia e di alta menomazione.

E perchè, mi chiedo, i funzionari delle Ferrovie dovrebbero avere un trattamento, agli effetti della carriera, diverso da quello di tutti gli altri funzionari statali i quali, col loro lavoro, con i loro sacrifici, possono raggiungere nella propria amministrazione la qualifica di Direttore o di Vice direttore generale? Già molti giovani funzionari — come fu anche rilevato venerdì scorso dal collega Focaccia — scappano dalle Ferrovie perchè pagati male. Ebbene, vogliamo rendere ancora più difficile la permanenza di giovani ingegneri in quell'Azienda?

E, sempre tra i provvedimenti annunciati dal Consiglio dei Ministri, ancora una volta

è ritornato alla ribalta il problema dei cosiddetti « rami secchi ». Che esista un problema di ridimensionamento di alcune linee a scarso traffico, ciò è indubitato. Ma che per migliorare il bilancio dei Trasporti si arrivi a stabilire — e soltanto per un primo tempo — l'eliminazione, come è stato rilevato dalla stampa, di 1600 chilometri della nostra rete, ci sembra veramente paradossale. Evidentemente, con una certa gradualità, si vuole attuare il piano I.R.I., quel tale piano esposto dall'ingegner Cova, Consigliere delegato della Società concessioni e costruzioni autostradali, in un articolo apparso, nei primi mesi dello scorso anno, sulla rivista « Autostrada », e che prevedeva: abbandono di otto diecimila chilometri di ferrovie statali; chiusura delle ferrovie secondarie; piano decennale per la costruzione di seimila chilometri di autostrade, con una spesa presunta di 1200 miliardi; piano decennale stradale per la sistemazione di 7000 chilometri di strade statali, sulla base e con i fondi della vigente legge Togni.

Il 12 gennaio scorso, infatti, il Governo presentava al Senato il disegno di legge n. 1378, recante come titolo: « Piano di nuove costruzioni stradali e autostradali ».

Quali conclusioni trarre da tutto ciò? Del resto, anche alcuni cenni fatti dall'onorevole Fanfani in materia di autostrade, nelle dichiarazioni programmatiche del nuovo Governo, ci lasciarono assai perplessi.

Ebbene, al riguardo chiediamo ampie delucidazioni al Governo. Chiediamo, in sostanza, di sapere se rientri nei disegni del Governo l'attuazione del progetto Cova, e quindi l'eliminazione di 8-10.000 chilometri della rete ferroviaria statale.

Onorevole Ministro, il problema dell'eliminazione dei cosiddetti « rami secchi » deve essere esaminato con molta ocularità e molto senso di responsabilità, perchè esso investe l'economia del Paese e l'avvenire di tante popolazioni. Prima di sostituire con servizio automobilistico una strada ferrata, si esaminino le esigenze sociali della zona e si sentano le popolazioni interessate attraverso gli enti locali.

Non occorrerebbe, ma vogliamo rammentare, prima di tutto a noi stessi, che la strada ferrata rimane sempre grande strumento

di progresso e di civiltà. E le popolazioni, di quel grande beneficio, non possono essere private ancora per troppo tempo.

L'abbiamo detto in altra occasione, e lo ripetiamo anche oggi, che laddove si avverte la necessità della soppressione di una strada ferrata, la gestione dei servizi automobilistici sostitutivi sia assunta direttamente dalla Azienda ferroviaria, se non si vuole aggiungere altro danno alle popolazioni. Su questa questione ella, onorevole Ministro, nulla ci ha detto: ebbene, in materia, bisogna essere chiari, perchè il Senato ha il diritto di conoscere quali sono i veri propositi del Governo, e nulla deve essere tenuto sotto banco.

Nessun cenno, poi, è stato fatto dall'onorevole Spataro per quanto riguarda la sorte che, nel ridimensionamento delle linee, toccherà alle ferrovie concesse. Quale programma, dunque, ha il Governo in questo delicato settore? Si disse che una nazionalizzazione sarebbe stata implicita qualora l'estremo tentativo della legge n. 1221 fosse andato a male. Ebbene, l'estremo tentativo, come abbiamo dimostrato nella nostra relazione, è andato a male: si vuole mantenere l'impegno assunto dall'onorevole Malvestiti di fronte al Parlamento? E si tenga conto che un provvedimento del genere non rivestirebbe soltanto carattere economico, ma acquisterebbe valore morale, perchè è il senso della moralità che è carente in quelle concessioni ed in quei concessionari.

Tra gli annunciati ridimensionamenti, una menzione particolare merita il nostro Mezzogiorno. Onorevole Ministro, ella è meridionale come me, e come me conosce i bisogni e le necessità delle nostre popolazioni. Nel nostro Mezzogiorno, i servizi ferroviari debbono essere migliorati con raddoppi, elettrificazioni, riscatti delle linee in concessione, apertura al traffico di nuove linee per rendere più celeri le comunicazioni tra Nord e Sud, e non già peggiorati con soppressioni di linee. « Perchè — come giustamente osservava Giustino Fortunato — non v'ha in tutta Europa un Paese come l'Italia meridionale, dagli Abruzzi alle Calabrie, in cui la questione ferroviaria altro non sia se non una questione di civiltà. E se — aggiungeva quell'illustre meridionale e meridionalista — la ra-

gione di Stato può, in certi casi, imporre, che si transiga con le questioni di giustizia, non sono possibili transazioni di sorta con le questioni di civiltà».

Attraverso le parole di quell'illustre uomo crediamo di aver detto tutto. Aggiungiamo soltanto che con l'investimento degli 800 miliardi si pensi al nostro Mezzogiorno, perchè è proprio in quelle località che si ha bisogno della solidarietà nazionale, per dare un impulso di vita nuova a quelle popolazioni.

Per quanto attiene all'aumento delle tariffe, non da oggi il provvedimento ci trova nettamente contrari. Molte considerazioni a sfavore di quel provvedimento sono state adottate dal collega Mammucari. Non riteniamo sia il caso di riprendere l'argomento. Certo l'esperienza chiaramente ci avverte che ogni aumento di tariffa comporta sempre una contrazione nel traffico ferroviario. Ebbene, data l'attuale situazione concorrenziale, sarebbe bastata questa sola considerazione per far desistere il Governo dal provvedimento adottato. Invece, come al solito, ci si è ostinatamente voluti incamminare su una strada che potrà dare più di una sgradita sorpresa. E non si è avuto neanche il buon senso, e il tatto politico, di risparmiare dagli aumenti gli studenti e gli operai. Come si è ragionato? È ovvio che vedremo presto ripresentarsi il grave problema: costo della vita-salari.

Intanto, le tariffe dei trasporti su strada, acquiescente il Ministro dei trasporti, già in passato — su percorsi paralleli — più basse di quelle delle ferrovie, giocheranno ancora di più a favore dell'autotrasporto. Ci si è posto almeno questo quesito nel momento in cui si aumentavano le tariffe?

Onorevole Ministro, non ho parlato del personale, avendone trattato nella mia relazione. Sappiamo, però, che per domani, da varie organizzazioni sindacali, è stato proclamato lo sciopero. Vogliamo augurarci che in queste ultime ore si voglia, nell'interesse dell'economia del Paese, trovare un punto d'incontro.

Penso che ogni intransigenza da parte sua sia dannosa. L'intransigenza non risolve i problemi, anzi li aggrava! Voglio augurarvi, ripeto, che in queste ultime ore si possa trovare un punto di incontro.

Solo fuggevolmente mi soffermerò su qualche problema sollevato dai colleghi durante la discussione.

I rilievi mossi dal collega Solari, sulla politica generale dei trasporti perseguita da questo e dai passati Governi democristiani, ci trovano pienamente consenzienti. Ci trova consenzienti la critica all'insufficienza degli investimenti; al mancato coordinamento tra strada e rotaia; al mancato coordinamento degli investimenti; al deprecatissimo sistema dell'autofinanziamento. Giusta la protesta per il ritardo con cui è stata presentata al Parlamento la relazione dei « tre esperti ». Siamo d'accordo con l'ordine del giorno presentato.

Anche i rilievi mossi dal collega Gombi ci trovano pienamente d'accordo. Giusta la critica alla politica generale dei trasporti seguita dal Governo; giusto il rilievo sulla necessità del potenziamento della rete idroviaria; giusto il rilievo sui trasporti operai.

Non scendiamo in altri dettagli, perchè diversi di quegli argomenti sono stati trattati nella nostra relazione e nel nostro intervento.

Il collega Zaccari, pur avanzando qualche riserva, ha messo in evidenza i provvedimenti adottati dal Governo a favore delle Ferrovie. Il collega, però, non si è domandato se gli 800 miliardi da investire siano, o meno, sufficienti a sanare i mali della Azienda.

A tale proposito, rispondo al collega Zaccari, che sono troppi per morire, troppo pochi per vivere. Uso la frase adoperata dalla XVIII sessione dell'Unione internazionale delle strade ferrate. Inoltre il collega non si è domandato come quegli 800 miliardi saranno dati. Saranno, cioè, dati a titolo gratuito o si ricorrerà ancora una volta al deprecatissimo sistema dell'autofinanziamento?

Perchè tutta qui è la chiave di volta per la rinascita delle nostre Ferrovie! Questi quesiti il collega non se li è posti, e quindi si è mantenuto alla superficie del problema.

Parecchio si è parlato, in questo dibattito, della questione dei « rami secchi »; ne hanno parlato i senatori Romano, Solari, Carelli, Mammucari, Gombi ed altri. Non

v'è dubbio che molte perplessità sono nate al riguardo. Si aggiunga — ed è molto significativo — che in ogni intervento si è sostenuta la necessità di non smobilitare questa o quella linea ferroviaria. Il problema va, dunque, esaminato con molta ocularità e con molto senso di responsabilità.

Siamo d'accordo con il collega Solari perchè, prima di dare inizio alla sostituzione, delle linee ferroviarie a scarso traffico, con servizio automobilistico, venga presentato al Parlamento il piano completo delle linee da sostituire.

Comunque, dalla discussione mi pare sia chiaramente emerso che anche laddove si avverta la necessità della sostituzione di una linea ferroviaria con servizi automobilistici, il servizio stesso debba essere assunto dalla Azienda delle ferrovie e non da concessionari.

Il collega Genco si è soffermato — e mi riferisco soltanto a quella che a me sembra la principale tra le trattate — sulla questione delle ferrovie nel Mezzogiorno. Questo argomento, il collega Genco, ha trattato con molto calore, con quel calore che sa mettere quando sposa una causa: secondo il mio parere il collega ha perfettamente ragione.

Anche il collega Gatto, e con lui numerosi altri, attraverso ordini del giorno, hanno chiesto di non smobilitare linee ferroviarie nel Mezzogiorno. E infatti, se realmente si vuole la rinascita del Mezzogiorno bisogna creare le infrastrutture. E la principale delle infrastrutture rimane sempre la ferrovia. Quindi, per l'Italia meridionale potenziamento e non eliminazione di ferrovie. Alcuni colleghi, pur essendo meridionali, non si sono posti però la domanda: che cosa dovremmo fare con le Calabro-Lucane e con la Sud-Est? Continueremo, onorevole Genco, con lo stesso attuale andazzo? Sono ferrovie che, secondo me e secondo quanto lei giustamente rileva, non debbono essere soppresse ma ammodernate e potenziate. Ed allora, giacchè paghiamo le sovvenzioni chilometriche, giacchè paghiamo i sussidi straordinari e giacchè i fondi stanziati per l'ammodernamento sono stati passati senza che lo ammodernamento sia stato realizzato, riscat-

tiamole. Rendiamo questo servizio a quelle popolazioni che tutti i giorni protestano per il pessimo esercizio di quelle linee. Si disse che la legge 1221 sarebbe stata la panacea per tutti i mali: le cose, invece, sono andate ben diversamente. E malgrado la promessa del Ministro dei trasporti del tempo di nazionalizzare quelle ferrovie qualora quello estremo tentativo fosse fallito, le Calabro-Lucane e la Sud-Est continuano a deliziare quelle popolazioni. Per quanto riguarda la costruzione della linea Bari-Matera-Metaponto, linea che, attraversando zone depresse, farebbe di queste l'*hinterland* di vie di comunicazione di grande traffico, mi unisco al collega De Leonardis per chiedere che il provvedimento, già approvato in sede di Commissione, venga al più presto portato in Aula.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la discussione che oggi si conclude sul bilancio dei Trasporti ha ben messo in luce molti degli aspetti negativi dell'errata politica sin qui seguita. Nè i provvedimenti annunciati ci possono lasciare tranquilli, malgrado passi avanti indubbiamente si compiano con la erogazione degli 800 miliardi. Nell'interesse dell'economia del Paese e quindi della collettività nazionale, ci auguriamo che il Governo, nel concretare le annunciate proposte per il miglioramento dei servizi ferroviari, voglia tener presenti i nostri suggerimenti. Intanto, allo stato attuale delle cose, non possiamo che dire «no» al bilancio che ci viene presentato per l'approvazione, sebbene esso debba ritenersi superato dagli ultimi provvedimenti annunciati. (*Applausi dalla sinistra*).

Presentazione di disegno di legge

M A R T I N E L L I , *Ministro del commercio con l'estero*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R T I N E L L I , *Ministro del commercio con l'estero*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Modificazione dell'articolo 1 della leg-

ge 20 luglio 1952, n. 1126, contenente disposizioni integrative in materia valutaria e di commercio con l'estero » (1641).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro del commercio con l'estero della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore di maggioranza.

F L O R E N A , relatore. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, cercherò di essere molto breve. Qualcuno ha rilevato che la mia relazione è lunga e, forse, per cortesia, non ha aggiunto che è pesante. Ho cercato di esporre qual'è la situazione in cui si trovano i trasporti su strada e su rotaia nel nostro Paese, illustrando tutti i settori di attività che ai trasporti stessi sono legati e che hanno riflessi sensibili sia sui risultati economico-finanziari che sulla produttività, sulla potenzialità e sulle possibilità di assolvere i compiti che debbono disimpegnare per rispondere positivamente alle esigenze che lo sviluppo economico in atto e l'auspicabile incremento futuro impongono ed imporranno.

Ho fatto un'esposizione obiettiva indicando quali sono le deficienze che in atto abbiamo e la necessità urgente di interventi finanziari perchè si colmino, con la prontezza compatibile con la possibilità tecnica di realizzazione, le deficienze stesse e si provveda al potenziamento degli impianti, all'aumento del parco del materiale rotabile, alla trasformazione e all'ammodernamento degli impianti di sicurezza, alla graduale soluzione del problema dei passaggi a livello, a tutto quanto, nel complesso, è necessario perchè in particolare i trasporti su rotaia possano assolvere il loro compito, a mio giudizio, insostituibile.

Il senatore Imperiale, che ho ascoltato con molta attenzione, ci ha ricordato quali sono state le risoluzioni adottate in seno ai

Consigli dei Ministri, nelle riunioni internazionali che particolarmente si sono occupate di un problema che ha costituito per noi (lasciatemelo dire perchè ho vissuto personalmente questa esperienza) l'ansia, l'assillo del riconoscimento da parte dello Stato di una delle situazioni più pesanti che gravano sulle Ferrovie dello Stato italiano, ma che gravano anche sulle Ferrovie di tutto il mondo: cioè il problema del riconoscimento degli oneri extra aziendali. È un problema che non si dibatte soltanto in Italia, è un problema che si è presentato in tutte le Ferrovie del mondo; è un problema che non si è risolto totalmente che per pochissime Ferrovie. È un problema che ha trovato graduale, pesante soluzione attraverso un travaglio che è durato anni, travaglio che è cominciato prima con l'impostazione del problema perchè fosse riconosciuto come principio, travaglio che è continuato poi nei vari anni perchè, riconosciuto come principio, fosse portato a soluzione integrale, soluzione che però, purtroppo, nel nostro Paese non è stata ancora trovata, come, del resto, in molti altri Paesi. Quindi, quando noi del problema degli oneri extra aziendali facciamo una questione da risolvere, siamo nel pieno diritto di impostarlo e di insistervi duramente; ma quando ne vogliamo fare una specie di accusa al Governo perchè ancora non lo ha risolto, riconosciamo che l'accusa si deve muovere a tutti i Governi: conosciamo, infatti, la situazione degli altri Paesi, e tacerla sarebbe additare il Governo italiano come il solo « cattivo » che non vuole riconoscere questo sacrosanto diritto, che invece gli altri Governi prontamente e liberamente avrebbero riconosciuto in tutto il mondo.

Il senatore Imperiale ha avuto la possibilità di scorrere i resoconti e le risoluzioni del Congresso di Madrid e sa che l'alternativa che si è dibattuta è stata appunto: morire o non morire, sopravvivere o non sopravvivere? Tale, infatti, è il travaglio attuale di tutte le Aziende ferroviarie, travaglio che penosamente si avvia verso il suo superamento. Lo dimostra il Libro bianco inglese, lo attesta quanto si fa in Germania e in Francia.

Speriamo dunque anche noi di poter superare questo travaglio, attraverso il riconoscimento delle nostre tesi, perchè esse sono fondate su una ragione sacrosanta. Ne abbiamo parlato già in dettaglio; lei ha osservato che si è seguito un criterio forfettario; ma questo è dovuto al fatto che in un primo tempo non si poterono fare delle approfondite analisi, e si dovette ricorrere alla soluzione che lei dice forfettaria.

Man mano che si è avuto modo di scendere ad analisi, le cose sono mutate. Alcune voci non sono state ancora riconosciute: per esempio quella delle pensioni. Mi permetto di ricordare al signor Ministro come io abbia sostenuto già nella relazione scritta la necessità fondamentale che quest'onere sia riconosciuto come extra aziendale: si tratta, infatti, di un aggravio di spese di pertinenza dello Stato. Speriamo che questo riconoscimento venga finalmente completo, perchè per adesso è limitato a 15 miliardi; ma si deve pensare che questo problema prima non esisteva neppure e che, quando si è posto, si è dovuto cominciare addirittura a fare di tutto perchè se ne riconoscesse l'esistenza stessa.

Il riconoscimento dell'esattezza della tesi sostenuta determinò molti anni fa lo stanziamento di 250 milioni, se ricordo bene; a poco a poco si è arrivati a 15 miliardi. Ma noi insistiamo perchè il riconoscimento del problema sia totale. Io presumo che il nostro Ministro sia di questo stesso avviso: se sbaglio, mi corregga il Ministro ed io chiederò venia della presunzione. Comunque, di fronte a questo problema degli oneri extra aziendali, il Governo italiano è uno dei tanti governi che hanno dovuto faticosamente orientarsi verso il riconoscimento di questo che è un preciso dovere, dipendente dalla natura sociale del servizio ferroviario.

Si tratta, infatti, di oneri determinati in funzione di quella politica sociale che è perseguita dallo Stato. Ne nasce però il dovere del Governo di venire incontro a questa quota del costo. Ed io mi auguro che il Governo venga incontro una buona volta a questa esigenza, con il pieno riconoscimento degli oneri stessi, che si definiscono appunto extra-aziendali,

Debo ora una replica al senatore Solari, il quale, con tutta gentilezza, ieri mi ha definito « reazionario » o qualche cosa del genere, attestandomi però tutta la sua stima. Io lo ringrazio e a mia volta gli dico che lo stimo molto; siamo insieme in Commissione e tante volte troviamo che i nostri punti di vista su certi problemi si possono considerare collimanti. Ebbene, egli ieri ha trattato un argomento di cui si parla da tanti anni, un argomento sul quale ricordo di aver ascoltato l'illustre senatore Armando Angelini quando io non avevo l'onore di sedere in Parlamento e andavo ad ascoltare i parlamentari che trattavano dei problemi dei trasporti, perchè da molti anni, da 40 anni, io mi occupo di trasporti.

L'argomento è quello del coordinamento del trasporto, del trasporto su strada e su rotaia ed anche del trasporto per aria, e del coordinamento di questi trasporti con il trasporto per via mare.

Io convengo con il collega Solari sulla necessità che nelle mani del Ministro dei trasporti ci sia veramente la possibilità piena, legislativa, del coordinamento; e quando dico coordinamento lo concepisco nel concetto anche di disciplinamento. Vi deve essere cioè, nelle mani del Ministro dei trasporti una piena possibilità di disciplina là dove oggi c'è molto disordine, là dove, malgrado le norme legislative, si sfugge e si cammina per le strade e — nonostante che ci siano delle norme che stabiliscano che lo automezzo si muova secondo determinati canoni — si cammina con disordine. Purtroppo la strada è lunga e la mobilità è grande ed è facile sfuggire anche a quello che teoricamente dovrebbe essere un controllo da parte del nostro milite che sta sulla strada anche per evitare che si allarghi quella grande macchia di sangue che tante volte è determinata dalla mancanza di disciplina di chi guida.

Ed allora sfugge anche quella che è la disciplina, che secondo la legge distingue il terzo, il conto terzi, il conto proprio. Io, certe volte, volgo l'occhio su questo argomento e sento proprio una perplessità grande, perchè sento che la necessità di controllo è assolutamente indispensabile.

Quindi, il mio punto di vista collima con quello del collega Solari circa la necessità che nelle mani del nostro Ministro dei trasporti si concentrino proprio il controllo, il coordinamento e la disciplina di tutti i trasporti, e quindi che quello che per ora sfugge — perchè altri Ministeri hanno in mano qualcosa che si inquadra in una possibilità di intervento, di competenza in questa materia — sia concentrato, invece, nelle mani del Ministro dei trasporti.

GENCO. L'ispettorato del traffico, della circolazione...

FLORENZA, *relatore*. Ma l'ho già detto! Io qui purtroppo ripeto ciò che ho già detto nella mia relazione, perchè in essa ho cercato, per quanto possibile, di inquadrare questi problemi, e per questo è diventata così lunga e pesante...

CONTI. Lunga, ma non pesante.

FLORENZA, *relatore*. Siete molto gentili, ed io vi ringrazio.

Perciò, concludevo dicendo che sono d'accordo col collega Solari per quanto si riferisce al coordinamento dei trasporti, ma non sono d'accordo in parecchie altre cose. Il collega Solari, ad esempio, è contrario all'aumento delle tariffe. Senatore Solari, io non mi meraviglio che lei sia contrario all'aumento delle tariffe perchè, me lo lasci dire, (io parlo con franchezza, con lealtà, quindi lei accetti le mie parole che non hanno alcun riferimento personale) altrimenti lei si dimostrerebbe contrario alla sua parte. Voi siete tutti contrari all'aumento delle tariffe per principio, quindi non si poteva pensare che lei personalmente fosse favorevole: sarebbe stato un controsenso.

SOLARI. Ma nemmeno per idea! Ci sono delle buone ragioni.

FLORENZA, *relatore*. Il collega Solari contesta il fatto che le nostre tariffe siano più basse di quelle degli altri Paesi e che, dopo la rivalutazione fatta anche col recente provvedimento approvato, le tariffe siano troppo basse rispetto all'anteguerra.

Senatore Solari, quest'ultima affermazione è legata ad un elemento matematico. Che cosa è il costo di servizio prodotto? È il risultato della spesa per quella che si chiama genericamente manodopera, e che comprende sia la manodopera diretta dell'operatore sia l'opera del dirigente, e della spesa necessaria per l'acquisto dei materiali, il cui impiego concorre alla possibilità di produzione di quel servizio. Tale complesso determina il costo.

SOLARI. I costi finanziari dove li mette?

FLORENZA, *relatore*. È il costo economico. Tale costo si riduce se la produzione è molta, se i servizi che si vendono sono molti, e invece aumenta se i servizi diventano pochi.

Ora, caro collega Solari, il parametro che si deve usare per quello che è il livello del costo di tutto il personale (non voglio chiamarla mano d'opera), dai dirigenti ai più umili manovali, e il parametro che si deve usare per quanto riguarda il costo del materiale ci portano purtroppo a determinare che il costo del servizio che si vende è superiore al prezzo a cui lo si vende.

Questo è un dato di fatto che non si può distruggere, collega Solari.

GRAMIGNA. La proporzione non è uguale. Che ci sia una quota fissa, siamo perfettamente d'accordo, ma il numero dei viaggiatori è di gran lunga superiore. Con lo stesso mezzo oggi si trasporta un numero di passeggeri di gran lunga superiore a quello che si trasportava ieri.

FLORENZA, *relatore*. Lei parla di passeggeri...

GRAMIGNA. Anche di merci.

FLORENZA, *relatore*. Lei, comunque, ha detto « passeggeri », ed io le dico che nel settore passeggeri il costo è senz'altro superiore al prezzo cui vendiamo il biglietto. Poi, in separata sede, con più calma, avremo modo di analizzare questa questione, e lei avrà il piacere di constatare che questa tesi è perfettamente esatta.

G R A M E G N A . Allora si dovrebbe giungere alla conclusione che oggi si viaggia meno di 50 anni fa?

C O R B E L L I N I . Non meno, ma a prezzo più basso.

G R A M E G N A . Si tratta comunque di una grossa questione che non si può discutere qui. Ne ripareremo in Commissione.

F L O R E N A , *relatore*. Comunque, tanto per concludere su questo problema delle tariffe, debbo ricordare che nella mia relazione ho inserito una tabella nella quale sono indicate le tariffe dei diversi Paesi e le rivalutazioni fatte in confronto alle tariffe ed alle rivalutazioni adottate in Italia. Da questo confronto si desume chiaramente quello che è il livello delle nostre tariffe, oggi, rispetto a quello degli altri Paesi.

Il collega Solari ha fatto riferimento al diverso tenore di vita degli altri Paesi, e questa considerazione può avere un certo valore; ma in materia di costi, purtroppo, la realtà è un'altra; e se io debbo vendere al di sotto del costo, non c'è considerazione che mi possa salvare, onde il mio bilancio non può andare avanti fino a raggiungere il pareggio.

S O L A R I . Non c'entra, questo. Bisogna vedere come va l'esercizio dell'Azienda. È comunque un discorso lungo che non si può fare in questa sede.

F L O R E N A , *relatore*. Molto si è discusso sul significato sostanziale o risolutivo, diciamo così, del provvedimento annunciato dal Governo per quanto si riferisce ad un primo stanziamento di 500 miliardi come prima parte degli 800 miliardi previsti per il piano di risanamento. È giusto, colleghi — io non posso non riconoscerlo — che si possa fare un processo al passato più o meno recente, ma i processi, per essere obiettivi, si debbono fare in modo completo, analizzando quello che è negativo e quello che è positivo.

Del resto noi, anzi voi — perchè io non ho ancora avuto il piacere di leggerla — avete letto la relazione, che adesso diventa « dei famosi tre »...

G E N C O . Dei tre clinici!...

F L O R E N A , *relatore*... o come la volete chiamare, e in essa si legge che gli esperti, da un esame completo, sceverando e sviscerando tutto quello che l'onorevole Ministro ha ritenuto di mettere loro in mano perchè potessero dare un giudizio completo della situazione delle Ferrovie dello Stato, concludono che per arrivare — perchè qui sta il problema, molto importante signori miei! — a realizzare quel completo programma di eliminazione dell'arretrato, del rinnovamento del materiale rotabile e del materiale di linea, del potenziamento degli impianti di sicurezza, del potenziamento delle stazioni degli impianti di smistamento, insomma, per rimettere questa Azienda nelle condizioni di potersi considerare nella posizione di avere realizzato quello che era necessario perchè potesse dirsi completa e in condizione di affrontare il problema dell'avvenire — con tutto quello che costeranno, poi, le altre necessità dell'avvenire — occorrono non meno di 1.300 o 1.400 miliardi. Io non lo so, ripeto, perchè questa relazione non l'ho letta.

G O M B I . Esattamente, l'hanno scritto gli esperti: oltre 1.400 miliardi.

F L O R E N A , *relatore*. Io, nella mia relazione, ho impostato un concetto: oggi, concretamente, ci si dice che abbiamo 800 miliardi, di cui 500 miliardi immediati — che dovrebbero corrispondere ad una impostazione finanziaria di cinque anni — da spendere in tre anni. (*Interruzione del senatore Solari*).

Cari colleghi, chi è un po' pratico di che cosa significhi spendere per acquistare — ma non per acquistare un bicchiere che si compra al mercato — acquistare un pezzo, una macchina, qualche cosa che deve essere dato dall'industria; chi è al corrente di quello che significhi spendere per realizzare in trasformazioni di impianti, per cui si deve avere la necessaria fornitura di quello che occorre per la trasformazione; chi è al corrente di quello che significhi, ad esempio, spendere per realizzare un doppio binario dove esistono, possibilmente, necessità di gallerie, dove sempre esisterà la necessità di

creare l'opera d'arte o di fornire il materiale rotabile; insomma, chi conosce tutte queste necessità, si rende conto che, eventualmente, chi si mettesse in testa di dire: io apro 1.000 miliardi e ti dò tre anni, due anni di tempo per realizzare, direbbe una cosa assurda!

S O L A R I . Ma allora aspettate il 2000, per farlo? È un'offesa all'Azienda ferroviaria!

F L O R E N A , *relatore*. Ma chi ha parlato del 2000?

S O L A R I . Non è che si dica di spendere in un giorno, ma...

F L O R E N A , *relatore*. Scusa, Solari, ma perchè parli del 2000? Perchè hai in testa sempre quell'affare delle autostrade!

C O R B E L L I N I . Come pagamento, poi, non come lavori!

F L O R E N A , *relatore*. Scusate, noi oggi delimitiamo tre anni di realizzazioni e diciamo che ci sono 500 miliardi.

S O L A R I . Ma io non discuto, può darsi che bastino anche 500 miliardi!

F L O R E N A , *relatore*. No! Io non dico che bastano! Io dico: oggi ci si dà uno strumento, e questo è concreto! Poi, si potrà discutere se serviranno, questi soldi, per comprare questo bicchiere, per comprare questo piattino, o non so che altro; ma i 500 miliardi ed i tre anni sono due elementi precisi! E questo significa veramente qualcosa di concreto! Ma si dice anche che saranno 800; per ora si parla di 500.

Guardate che io parto da una impostazione in buona fede, parto dal concetto che quando si dice qualcosa, questo qualcosa è già un fatto realizzato.

S O L A R I . Io ammetto la buona fede, ma se non ci sono neanche i mezzi per la manutenzione ed i rinnovi! Abbiamo una colpa grave che si trascina!

F L O R E N A , *relatore*. Un momento, caro Solari: intanto impostiamo questo concetto, vi sono 500 miliardi da spendere in tre anni. Io, che vengo dall'Azienda ferroviaria dello Stato, io che perciò ho forse la presunzione di conoscere e gli uomini e i mezzi, mi auguro che si possano bene spendere questi 500 miliardi in tre anni. Nella mia relazione ho detto che vi sono dei problemi gravi da affrontare. Vi è da affrontare, onorevole Ministro, la deficienza di tecnici, che non è colpa di nessuno o meglio è colpa del progresso economico, dell'assorbimento di tecnici da parte dell'industria, delle possibilità produttive. E per realizzazioni di questo genere occorrono i tecnici. Io pochi giorni fa, proprio a Genova, quando abbiamo avuto il piacere di ascoltarla, ho parlato con degli industriali e ho detto: ma perchè non consegnate i locomotori che vi abbiamo ordinato da tempo? Ancora non li consegnano, impiegano del tempo superiore a quello che si era previsto: le ragioni non le voglio discutere, nè le voglio portare qui. Ma voglio dire che tra l'impostazione delle disponibilità finanziarie e la realizzazione delle opere è necessario fare i conti con le possibilità. (*Interruzioni dalla sinistra*). Io parlo in questo momento di realizzazioni, di mezzi da prendere dall'industria, di realizzazioni da acquisire perchè il tempo necessario per l'opera d'arte è quello che è, perchè il tempo per scavare una galleria è quello che è e c'è poco da fare. Potremo cominciare da un punto o da un altro ma il tempo per fare il doppio binario, quando vi è una galleria, è quello che è. Il collega Solari ha richiamato la mia attenzione su un altro problema cioè l'arretrato dei rinnovamenti. Io vi ho presentato un diagramma onesto perchè uso essere chiaro, in quanto penso che nella chiarezza vi è la sicurezza di comprendersi ma vi è anche, direi quasi, la possibilità di costringere ad essere scambievolmente onesti. No, questa non è buona fede, è onestà e consapevolezza di onestà che obbliga anche voi ad un riconoscimento. Come dicevo, vi ho dato un prospetto, nella mia relazione, rilevando con chiarezza quello che noi abbiamo fatto, ma vi ho messo dinanzi agli occhi con chiarezza quello che si realizza, perchè si è impostato il problema di

aumentare e di accelerare i rinnovamenti per recuperare l'arretrato. E qui è detto chiaramente e chiunque, anche un cieco, anche un incompetente lo può constatare. Per anni abbiamo fatto meno di quello che si doveva fare, ma da tre anni facciamo il doppio di quello che era normale che si facesse, il che significa l'acquisizione di un fatto concreto, di una realizzazione; e noi contiamo che questo ci sia permesso, perchè continuando a poterlo fare recupereremo quello che non si è fatto. È chiarezza questa?

S O L A R I . Non è chiarezza. (*Commenti dal centro*).

F L O R E N A , *relatore*. Amico Solari, penso che quando ci incontriamo, quali che possano essere le nostre idee, e ci parliamo con chiarezza ed onestà, allora c'è la possibilità almeno di comprenderci, anche se poi non arriveremo a conclusioni positive.

Non vorrei più parlare di tariffe. Sono costretto a riferirmi al senatore Solari, perchè egli, nel suo interessantissimo discorso, (questo lo dico con tutta franchezza e lealtà, perchè ci conosciamo e ci stimiamo a vicenda) ad un certo punto ha detto che la mia è una mentalità conservatrice, addirittura reazionaria. E questo perchè? Guardate un po' dove va a finire l'ingenuità di un galantuomo, diciamo di cinque secoli fa: perchè mi ero illuso di poter pensare che, se tra un'organizzazione di lavoratori ed un'organizzazione di datori di lavoro o di padroni, dite come volete, c'è la necessità di risolvere un problema sindacale, di contratto di lavoro, di applicazione di una legge vigente che si deve far rispettare...

G I A N Q U I N T O . Allora è d'accordo che la legge deve essere applicata?

F L O R E N A , *relatore*. Onorevole collega, mi riferisco a quella legislazione che deve giustamente trovare rigorosa applicazione per quel personale che, come dicevo poco fa, è troppo mobile, per cui il suo controllo e la sua regolamentazione, anche in questo settore del lavoro, è difficile; lo riconosco. Ma questo dipende dalla buona volontà del padrone (usiamo questo termine

brutto ed antipatico) e dalla buona volontà del lavoratore: se no, sfuggono tutti e due. Mi ero perciò permesso di auspicare ingenuamente che si trovasse, dall'una e dall'altra categoria, una soluzione soddisfacente che scongiurasse quelle agitazioni e quegli scioperi, di cui in fondo finiscono per soffrire altre categorie di lavoratori.

Questa impostazione ha dato il via alla difesa dello strumento dello sciopero contro la mentalità del reazionario (che sarei io). Difesa eseguita dall'uomo sociale il quale, con la chiarezza con cui usiamo parlare fra noi, mi ha detto senza perifrasi che sono un reazionario. Guardate un po' a cosa porta l'ingenuità. Ora io non ritengo di essere un reazionario...

G I A N Q U I N T O . Nessuno ha mai ritenuto di essere un reazionario.

F L O R E N A , *relatore*. Egregio collega, noi tutti sappiamo bene che nessuno vuole mai ammettere di essere un reazionario. Comunque lei non ha il diritto e nessuno ha il diritto di dire a me che sono un reazionario. (*Replica del senatore Gianquinto*). Lei non può dirlo perchè non mi conosce.

G I A N Q U I N T O . Lo dicevo in generale.

F L O R E N A , *relatore*. Lei non ha assolutamente il diritto, parlando con me, di sostenere che io sono di quei reazionari che ritengono di non esserlo. Ha capito, signor Gianquinto? (*Vivace replica del senatore Gianquinto*). Prima di parlare, si renda conto con chi parla: questa è regola di correttezza.

G I A N Q U I N T O . Lei è un presuntuoso e non può darmi nessuna lezione! (*Richiami del Presidente*).

F L O R E N A , *relatore*. E basta così.

G I A N Q U I N T O . «Basta» perchè lo dice il Presidente, non perchè lo dice lei! Lei qui non è nel suo ufficio e non parla con i suoi dipendenti. (*Commenti*).

F L O R E N A , *relatore*. Io pensavo dunque, augurando che prima di arrivare allo sciopero si cerchi un accordo, di dire una cosa giusta. Infatti, io non guardo di malocchio allo sciopero come strumento di lotta sindacale. Per carità! È un diritto sancito dalla Costituzione, legittimo, accettato da tutti i cittadini che hanno accettato in pieno la Costituzione. Ma desiderare che, quando è possibile, lo sciopero sia evitato, è un'impostazione che non ha alcun legame col conservatorismo e con la reazione.

In tutti questi interventi abbiamo avuto parecchie richieste, però quella che predomina, sia attraverso gli ordini del giorno presentati, sia attraverso l'impostazione di problemi di fondo è quella della non eliminazione delle cosiddette linee, che io non chiamo passive, ma a scarso o a bassissimo traffico.

Il concetto fondamentale, signori, è questo: non è la passività della linea che mi induce a sopprimere il servizio, perchè se per condizioni particolari, per costi speciali io ho 100 chilometri di linea che sono fortemente passivi, ma questa passività non è determinata dalla mancanza di traffico, allora ci penso prima di eliminare questa linea. Ma se invece questa linea ha uno scarso traffico, e la passività viene come conseguenza naturale, allora dico a tanti miei colleghi che questo scarso traffico significa o che l'economia della zona non ha alcuna possibilità produttiva, per cui nè arriva, nè parte nulla, oppure che i viaggiatori preferiscono prendere la corriera o usare la propria macchina o motocicletta.

Amici cari, noi sappiamo che il progresso economico, più o meno reale, anche in zone depresse, porta al fatto che anche il modesto lavoratore, come prima aspirazione, si rivolga ad un veicolo a due ruote e poi a quattro ruote. Oppure c'è la corriera che è più comoda perchè passa vicino casa, mentre le stazioni distano di solito 4, 5 chilometri dal paese.

In questo caso, signori miei, quando il traffico non c'è, quando il cittadino ha già fatto la sua scelta, quando non va alla ferrovia perchè non gli è comoda, perchè esiste la corriera — e di corriere ce ne sono tante che

si interferiscono tra di loro — in questo caso non credete che saggia amministrazione porti a concludere circa la opportunità che questo servizio, che non risponde più alle necessità, venga soppresso?

Questo è un primo punto di partenza, per cui io penso che si possa già decidere a priori di esaminare queste linee che si trovano in tali condizioni e di toglierle.

Ma dai vari colleghi che ho sentito è sorta questa impostazione: oggi non c'è produzione, perciò il cittadino non ne ha bisogno; ma se è possibile prevedere che sorga in quella determinata zona un'attività produttiva, allora non bisogna togliere la ferrovia, bisogna aspettare e vedere se queste prospettive di possibilità produttiva si realizzano; se si realizzano, conserviamo la ferrovia, altrimenti la togliamo.

È una impostazione che ha un certo valore, ma io parto da questo concetto: se oggi non c'è nulla, se si tratta soltanto di una prospettiva che deve proiettarsi nell'avvenire, cominciamo intanto a togliere il servizio.

I M P E R I A L E , *relatore di minoranza*. Questo no...

F L O R E N A , *relatore*. Guardi, che il togliere il servizio mantenendo un modesto servizio di guardianaggio, il togliere un servizio viaggiatori e, se c'è qualche piccolo traffico di merci, considerare la possibilità di tenere quel tratto di linea come un raccordo ferroviario, è già una soluzione, è una soluzione che è già stata adottata, una soluzione che in Olanda è stata adottata per centinaia o migliaia di posti.

C O R B E L L I N I . La ferrovia si sopprime per legge...

F L O R E N A , *relatore*. Ma non la soprimo io la linea, anzi sto dicendo che la lascio!

G O M B I . Lo fa apposta perchè sa che i treni possono essere soppressi, mentre gli impianti fissi non possono essere soppressi che per decreto.

FLORENA, *relatore*. Perciò dico che in questo caso non la tolgo. Lei tira fuori continuamente la legge del 1865, ma io sono con lei.

Insomma, in sintesi, io penso che il problema che in Italia ha assunto questa espressione, « rami secchi », è diventato di dominio comune. Tutti ne parlano, tutti parlano dei 5.000 chilometri, che poi diventano 6.500 perchè se ne aggiungono altri 1.500. Lecce dice: mi vogliono togliere la linea; Ragusa dice: mi vogliono togliere la linea, vogliono togliere la linea Ragusa-Licata, come è possibile?

PRESIDENTE. Senatore Florena, le ricordo il suo impegno...

GENCO. Ma perchè non lo dite, perchè lasciate che i giornali si sbizzarriscano provocando il panico e il malumore fra il pubblico?

GIANQUINTO. Lei ha ragione.

GENCO. La gente crede alla carta stampata; se domani legge sul giornale che i marziani alle ore 18 scenderanno al Pincio, vanno tutti al Pincio a vedere! (*ilarità*).

FLORENA, *relatore*. Onorevole Presidente, lei mi richiama alla concisione?

PRESIDENTE. Non la richiamo, la consiglio.

FLORENA, *relatore*. Se lei mi richiama all'ordine perchè ho fatto una premessa accetto senz'altro, e cercherò di mantenermi, per quanto sia ormai possibile, nei limiti di tale premessa. Ho detto « sarò breve » e non lo sono stato; purtroppo ci si trova spesso ad essere un po' trascinati dalla discussione.

Comunque abbiamo accennato all'arretrato e alle limitazioni che si sono determinate sui finanziamenti per i capitoli che si riferiscono alla rivalutazione ed abbiamo accennato anche alle condizioni di vetustà in cui si trova il nostro materiale rotabile, riconoscendo la deficienza dei servizi rispetto alle esigenze del traffico viaggiatori e merci; così come delle

deficienze si debbono riscontrare nel potenziamento degli impianti, ragione per cui si è intervenuti con quei provvedimenti di cui si è iniziata l'attuazione. Però, onorevoli colleghi, con la stessa lealtà e con la stessa onestà con cui io chiaramente ho messo in luce tutti gli elementi che possono considerarsi negativi, tutte quelle che sono le manchevolezze, con altrettanta lealtà ed onestà, e non per amore di parte, ho il dovere di mettere in rilievo quello che è stato fatto, che è molto.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, per esempio, io ho inserito una tabella, nella relazione, dalla quale appare che il nostro parco comprendendo anche le unità ordinate ed ancora non consegnate, dalla fine della guerra ad oggi, è stato integrato dalle seguenti unità: 650 locomotive elettriche, 260 locomotori Diesel, 7 elettrotreni, 300 automotrici elettriche e rimorchi, 600 automotrici termiche e rimorchi, 2.500 carrozze, 36 mila carri. È sufficiente tutto questo? No, e lo dico con franchezza. Si tratta, comunque, di una realtà che dobbiamo onestamente riconoscere.

Vorrei ora accennare al programma realizzato per l'elettrificazione. Noi abbiamo completato tutto un programma di elettrificazione, tanto che in Italia abbiamo, nei confronti della consistenza totale della nostra rete, il 50 per cento di linee elettrificate.

Siamo in una posizione che, paragonata al complesso dei Paesi dove esistono altre organizzazioni ferroviarie, ci mette quasi in testa, anzi siamo proprio in testa! E su queste linee elettrificate, scelte opportunamente per l'elettrificazione, noi portiamo, egregi colleghi, l'80 per cento di tutto il traffico che abbiamo. Questo per parlare concretamente delle linee elettrificate, opportunamente scelte, ripeto, scelte nelle direttrici proprio dei traffici importanti, per cui l'80 per cento del traffico in Italia si svolge sulle linee elettrificate. Questo, per dirvi delle cose concrete!

Ma ora, siccome c'è premura e siccome mi si dice di stringere, taglierò in buona parte le mie argomentazioni!

Per quanto si riferisce al senatore Solari, egli mi aveva rivolto una domanda ed io gli rispondo rimandandolo a quello che è scritto nella mia relazione; mi ha chiesto

esattamente qual è il mio pensiero su quella che sarà l'impostazione nell'assegnazione delle linee automobilistiche, quando toglieremo le linee ferroviarie sostituendole con un servizio automobilistico. Egli mi ha rivolto questa domanda ed io, per cortesia, devo rispondere; lo riporto pertanto alla mia relazione, perchè in essa è precisamente espresso il mio pensiero.

Voglio dire qualcosa al senatore Gombi e, contemporaneamente, al senatore Imperiale, che non vedo in questo momento presente in Aula, ma comunque quello che dirò servirà per gli altri; il senatore Gombi, nel suo intervento, oggi, ha detto che io ho fatto una statistica, in cui parlo degli incidenti e dei morti ed ha osservato che le statistiche in questo settore non sono poi una cosa molto simpatica, e che, quando ci sono i morti, i morti sono morti e non se ne parla più. Ma le statistiche sono sempre qualcosa di arido, perchè sono fatte di numeri! Servono, però, per dare una indicazione, una impostazione indicativa, qualche cosa che determina un raffronto, un rapporto, il che è una cosa pratica. C'è il morto; ma il morto fa dolore a tutti, il morto commuove tutti noi, il morto noi non lo vorremmo! Però l'ordine di grandezza del numero dei morti — parliamo di questa cosa brutta, ma purtroppo ne dobbiamo parlare ogni tanto, per chiarire le idee! — nel campo delle linee ferrate è molto basso, ed è bene che sia così, perchè le ferrovie danno un elemento di sicurezza! Non è la scia di sangue che insanguina la giungla della strada, ma purtroppo il morto c'è.

Noi l'abbiamo detto, e allora, bisogna che io lo ridica — e lo devo dire — adesso. Che cosa si è verificato in Italia? In Italia, cari amici, abbiamo avuto una serie di due o tre casi disgraziati, condensati nel tempo.

Voce dalla sinistra. Quanti?!

F L O R E N A , *relatore.* Che cosa si è scatenato? Si è scatenata una indegna campagna di stampa, che io ho definito autoleSIONISMO nazionale, perchè, se gli stranieri fossero stati sensibili a questa campagna, i turisti avrebbero pensato che venire in Italia era pericoloso, perchè era pericoloso viaggiare in ferrovia! Ma i turisti non hanno

creduto a questo, i turisti hanno continuato a venire.

La campagna di stampa era fatta di quelle vignette e di quegli articoli che tutti noi conosciamo; ad esempio, presentavano un Gagarin che si allenava al pericolo sulla ferrovia, perchè questo lo preparava a fare il volo spaziale!

G O M B I . Come idea era simpatica!

F L O R E N A , *relatore.* Era la vignetta che rappresentava il padre che partiva e la moglie ed i bambini che, piangendo, si attaccavano a lui, abbracciati, mentre il padre stava per salire sul treno; era l'articolo di fondo che presentava queste ferrovie distrutte, disastrose; era una fotografia che presentava una traversina con delle linee della spaccatura normale del legname, per significare come le ferrovie avessero delle traverse fradiciose, per cui i treni dovevano andare in frantumi!

E, signori, volete che io, che conosco questo problema, non reagisca a questa campagna? Volete che io non vi dica qui: no, signori, non è vero che le ferrovie italiane siano in condizioni tali da dover pensare che siano in pericolo? E ve lo dimostrerò con delle cifre. E questo, credete, non è cinismo. L'indicazione numerica è necessaria. Il dolore per gli incidenti che avvengono lo proviamo tutti, perchè tutti siamo uomini. Ma purtroppo sono cose che avvengono, e quello che avviene in Italia avviene in Francia, in Argentina ed in altre Nazioni. E invece di cinque morti per incidenti che ci provocano tanto dolore, in altri posti ve ne sono 30, 35. (*Interruzioni dalla sinistra*).

E, concludendo, lasciatemi dire, onorevoli colleghi che oggi, guardando un giornale, leggevo, a proposito di quel problema, che ci occupa, dell'Alto Adige, degli attentati alle ferrovie sul Brennero e anche su altre linee del confine. E così, siccome io sono ferroviere, siccome so che sulle ferrovie ci sono i nostri ferrovieri, i nostri macchinisti, i nostri fuochisti, che su quelle linee vanno i nostri agenti che sono obbligati a vedere se le linee sono in ordine o no, ho pensato a tutto questo personale che in questi giorni presta

servizio in quelle linee, sotto l'assillo delle bombe al plastico, che non so neanche come siano fatte, ma so che girano come se fossero dei giocattoli: le buttano sui treni, sulle linee. E allora ho pensato a questi ferrovieri, a questi agenti che hanno l'incarico di sorvegliare le nostre linee, i nostri impianti: sono gli stessi ferrovieri che durante la guerra, anche sotto i mitragliamenti, continuavano a svolgere il loro servizio, sotto le bombe, così come continuano a svolgerlo ora, sotto la minaccia della bomba al plastico. Terminò, perciò, con il pensiero rivolto a questi nostri ferrovieri, nella consapevolezza di ciò che hanno fatto, di quello che fanno e di quello che faranno sempre per il nostro Paese. *(Vivi applausi dal centro).*

Sull'ordine dei lavori

P A R R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A R R I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima che i colleghi abbandonino l'Aula, mi permetto far presente, in sede di richiamo al Regolamento, per la preparazione del nuovo ordine del giorno, la situazione nella quale mi trovo come presentatore di una proposta di legge, che figura all'ordine del giorno odierno al penultimo posto, per lo scioglimento del Movimento sociale italiano, nonché come primo firmatario della proposta di legge che è all'ultimo punto ed è intitolata « Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia »; progetti di legge che, come il signor Presidente sa, sono da lungo tempo all'ordine del giorno del Senato e che vengono scavalcati continuamente. Oggi stesso li vedo spostati a nuovi progetti, come quello sul riordinamento dei servizi marittimi e quello sull'esercizio di certi servizi marittimi postali.

Nonostante gli accordi che sono stati presi tra i Capi dei Gruppi parlamentari, non credo di mancare ad essi di riguardo, data l'importanza politica, dato l'interesse, data la delicatezza, data quella certa responsabilità che io stesso ho relativamente a que-

sti progetti di legge, se domando a lei, signor Presidente, di voler pregare il Senato di mettere in discussione queste due proposte di legge nella settimana di tempo che ci avanza per i lavori parlamentari. Questa è la domanda che la prego di voler rivolgere al Senato per la preparazione dell'ordine del giorno, se non di domani, almeno della prossima settimana.

P R E S I D E N T E . Senatore Parri, lei sa che il 7 luglio è stata tenuta una riunione della Presidenza e dei Presidenti dei Gruppi. Per quanto riguarda l'istituzione di una Commissione d'inchiesta sulla mafia, in quella riunione non è stata prevista la possibilità di esaminare il progetto di legge prima della chiusura dei lavori, mentre per il disegno di legge n. 1125 è stato stabilito di esaminarlo compatibilmente con il tempo disponibile.

B A R A C C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A R A C C O . Come Presidente della 1^a Commissione, stamattina ho interpellato la Commissione stessa, perchè avevo ricevuto una cortese istanza da parte del senatore Parri di sollecitare la discussione di questi disegni di legge nella settimana veniente. La Commissione, nella sua unanimità, mi ha incaricato di rivolgere preghiera alla Presidenza perchè la discussione sia ritardata sino alla ripresa dei lavori parlamentari, perchè si tratta di due problemi di grande interesse politico che esigono per la loro natura uno studio molto approfondito, un esame diligente e di largo intervento. Quindi la Commissione, pur riconoscendo l'urgenza di questi due problemi, mi ha rivolto la preghiera di chiedere la sospensione della discussione, in attesa che i disegni di legge in oggetto possano essere discussi, non in questo tempo di calura, ma successivamente ed alla ripresa dei lavori dopo le ferie, onde consentire la larghezza di disamina e di studio indispensabili e che sono richiesti dall'importanza della materia.

G A V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G A V A . Faccio osservare al senatore Parri che, come ha giustamente ricordato il Presidente, il calendario dei lavori è stato deliberato in una riunione del Consiglio di Presidenza, presenti i Capigruppo. Ritengo però che, di fronte a questi due problemi, non ci si possa trincerare dietro la fredda elencazione del calendario dei lavori, pur conservando esso tutta la sua importanza. La verità è che sono problemi (specialmente quello relativo alla scioglimento del M.S.I.) di importanza politica notevole. Non è che il Partito di maggioranza — e ritengo altri partiti — non abbiano determinato il loro orientamento, anzi il loro atteggiamento in relazione al disegno di legge Parri. Il Gruppo parlamentare del Senato del Partito di maggioranza da oltre due mesi, mi pare, ha pubblicato un suo ordine del giorno che contiene i precisi principi ai quali si ispirerà nella discussione sull'argomento in Senato. E il Gruppo della Democrazia Cristiana, se fosse stata possibile una discussione tempestiva, con l'ampiezza che richiede il disegno di legge Parri, non si sarebbe opposto alla richiesta relativa.

Ritiene viceversa che ora, alla chiusura dei lavori parlamentari, non sia possibile affrontare un argomento di tanta importanza che implica l'esame di principi fondamentali dell'ordinamento democratico, e che richiede quindi una discussione attenta, approfondita e vasta, degna della tradizione del nostro Parlamento e del nostro Senato ed anche dell'importanza dell'argomento in esame.

Ecco le ragioni di merito per le quali io penso che debba essere conservato l'ordine dei lavori previsto nel calendario stabilito; ed ecco perchè ritengo che il disegno di legge Parri debba essere discusso alla ripresa dei lavori parlamentari (e in questo senso rivolgo preghiera al proponente) con quell'ampiezza, con quella serenità, con quella profondità di studio che, ripeto, esso richiede.

Analoghe considerazioni faccio per il disegno di legge sulla mafia, la cui discussione, peraltro, non era stata prevista neanche in via subordinata.

P R E S I D E N T E . Senatore Parri, sentite le dichiarazioni del Presidente della Commissione e del senatore Gava, si considera soddisfatto?

P A R R I . Sono soddisfatto soprattutto dell'impegno assunto dal Presidente del Gruppo di maggioranza, per l'interesse che ho a che sia garantita un'ampia discussione, che io considero evidentemente come mio obiettivo principale, mentre, che si discuta adesso o alla ripresa, è questione secondaria. Ripeto che l'obiettivo principale è questo impegno, del quale ringrazio il collega Gava. Ne prendo atto e non insisto nella mia richiesta accedendo così all'invito che mi è stato cortesemente rivolto dal Presidente della Commissione, e da lei, signor Presidente, a rinunciare a chiedere l'inizio della discussione dei disegni di legge nella settimana prossima.

Svolgimento di interpellanza e di interrogazione

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di una interrogazione sugli zuccherifici di Carvazere.

Si dia lettura dell'interpellanza dei senatori Gianquinto, Tolloy, Scoccimarro, Milillo e Giacometti al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze.

B U S O N I , *Segretario* :

« Per conoscere quali intendimenti voglia perseguire il Governo, negando o contrastando l'applicazione della legge 19 giugno 1959, n. 413, che esonera fino al 30 giugno 1963 un contingente annuo di 800.000 quintali di saccaromelasso di produzione nazionale dal diritto erariale di cui all'articolo 5 del decreto-legge 28 settembre 1956, n. 1109, convertito nella legge 29 novembre 1956, n. 1329.

La predetta legge di esenzione dispone che i contingenti esentati devono essere ripartiti fra gli stabilimenti che operano la dezuccherazione del saccaromelasso, in attività al momento della entrata in vigore della legge medesima, " in relazione alla potenzialità pro-

duttiva" di ciascun stabilimento, " ed alle rispettive esigenze lavorative".

Gli interpellanti fanno presente che lo zuccherificio di Cavarzere è uno dei due stabilimenti che usufruiscono della esenzione; l'altro è quello di Legnago. Tutta la vita di Cavarzere — cittadina riconosciuta zona depressa — dipende ormai dall'attività dello zuccherificio che impiega 680 lavoratori. Per garantire 8 mesi di lavoro, occorre — e questo è un dato pacifico — l'assegnazione annua di 440.000 quintali di saccaromelasso; tale fu l'assegnazione concordata in rapporto alle esigenze lavorative, mentre la capacità produttiva supera il predetto quantitativo. Allo zuccherificio di Legnago — per accordi intervenuti — furono assegnati 360.000 quintali. Orbene, i Ministri delle finanze, della agricoltura, dell'industria e commercio, violando la legge, rifiutano ogni anno l'assegnazione totale dei contingenti esonerati dal diritto erariale ai due Stabilimenti, per modo che vengono gravemente ridotti i periodi di lavoro delle maestranze. Alle soglie dell'anno finanziario 1961-62, ancora una volta viene violata la legge, negando l'assegnazione del saccaromelasso nei quantitativi corrispondenti alla legge medesima » (463).

P R E S I D E N T E . Si dia ora lettura dell'interrogazione del senatore Merlin al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze.

B U S O N I , *Segretario:*

« Per sapere se il Governo intenda osservare la legge che regola la vita di due zuccherifici (Cavarzere e Legnago) che producono zucchero estratto dal melasso.

Il problema è urgente data la minaccia di chiusura degli stabilimenti » (1200).

P R E S I D E N T E . Il senatore Gianquinto ha facoltà di svolgere l'interpellanza.

G I A N Q U I N T O Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero premettere con tutta chiarezza che non vi sono fini di parte nell'interpellanza presentata da me insieme ad altri colleghi del mio Gruppo; del resto,

dagli opposti banchi, anche il senatore Merlin ha sollevato gli stessi nostri problemi. Noi siamo mossi solo dalla tristezza e dalla angoscia per la sorte di 680 lavoratori di Cavarzere, perchè la disapplicazione della legge oggetto dell'interpellanza comporta certamente la chiusura, o quasi, dello stabilimento che costituisce ormai l'unica risorsa di vita di questa sfortunata cittadina della provincia di Venezia.

Cavarzere è stata distrutta per il 90 per cento dalla guerra ed ha meritato l'appellativo di Cassino del Nord. È stata poi investita dalla grande alluvione del Po del 1951. La cittadina traeva vita, dico traeva, onorevole Ministro, dall'agricoltura, da un linificio e dalla distilleria, ma da alcuni anni l'agricoltura è in crisi; il linificio non c'è più; è chiuso: e Cavarzere è caratterizzata da una emigrazione massiccia. La gente non trova lavoro, deve emigrare, letteralmente cacciata dalla fame, talchè, nel giro di pochi anni, Cavarzere ha perduto circa 10.000 suoi cittadini.

È una zona depressa; e la situazione tragica della cittadina è documentata anzitutto dal suo bilancio comunale: il Comune impegna quasi il 33 per cento delle sue entrate nell'opera di assistenza. Si spendono 40 milioni per ospedalità, 9 milioni per medicinali ai poveri, 12 milioni per ricovero di indigenti e invalidi, 2 milioni 250 mila lire per l'assistenza ai bambini nelle colonie, 900 mila lire per la refezione scolastica, 1 milione e mezzo per i Patronati scolastici, oltre 12 milioni vengono erogati dall'E.C.A. In totale a Cavarzere si spendono per l'assistenza oltre 92 milioni. E tuttavia tale spesa è inadeguata ai bisogni effettivi della popolazione.

Tutta l'economia della città è imperniata su un giro vorticoso di cambiali. In un ordine del giorno approvato dalle categorie economiche della città si legge: « Noi tutti oggi conduciamo una vita in mezzo alle cambiali, perchè dal droghiere, dal venditore di pane, dal venditore di stoffe, dal sarto eccetera si firmano cambiali. Queste categorie sono costrette a loro volta a far lo stesso con i grossisti e questa pesante catena soffoca l'intera economia cavarzerana. Vi sono da noi singoli esercenti, commercianti e artigiani

che hanno credito verso i lavoratori fino a 3 milioni. Si calcola che il loro credito in generale superi il mezzo miliardo di lire verso una popolazione ridotta ormai a 23.000 abitanti, e questo credito è fatto solo per dare i generi indispensabili alle famiglie ».

In queste condizioni, onorevole Ministro, ella lo sa bene, l'unica risorsa grama di Cavarzere è rimasto lo zuccherificio il quale rappresenta in Italia, con quello di Legnago, un progresso tecnico avanzato per la produzione dello zucchero. A Cavarzere e a Legnago lo zucchero non si estrae soltanto dalla bietola ma, attraverso un processo chimico di applicazione del sale di bario, si estrae anche dal melasso. Questo processo si chiama baritazione, e soltanto gli stabilimenti di Cavarzere e di Legnago, in Italia, lo hanno adottato. Le due fabbriche producono circa il 5 per cento dell'intera produzione nazionale di zucchero.

Ora, è pacifico, e nessuno può contestarlo, che la residua vita di Cavarzere è legata alla esistenza della baritazione. Io non voglio abusare del tempo dei colleghi, stante l'ora avanzata e la stanchezza di tutti noi, però le cose essenziali debbo dirle, e desidero che il Ministro risponda ampiamente ai quesiti che io sto per porre.

La tortura di Cavarzere cominciò nel lontano settembre del 1956, quando improvvisamente il Governo, per impedire il processo di produzione dello zucchero mediante la baritazione e per determinare la chiusura della fabbrica, impose un sopradiritto erariale sul melasso, fattore della baritazione. Di là cominciò la tortura di questa sventurata città. E ciò è tanto più assurdo, onorevoli colleghi, in quanto, mentre si diminuiva l'imposta di fabbricazione dello zucchero, con il medesimo decreto si imponeva questo sopradiritto erariale di circa 27 lire al chilo. Sorse subito a Cavarzere una larga agitazione unitaria, un largo movimento di protesta, perchè tutta la cittadinanza, senza divisione di parte, e tutto il Consiglio comunale, dall'estrema destra all'estrema sinistra, capirono che l'intendimento del Governo era quello di arrivare alla chiusura della fabbrica, unica risorsa economica della città.

Ed allora cominciarono le lotte di Cavarzere, e in sede di conversione del decreto-legge il Governo, accedendo in parte alle richieste unanimi dei lavoratori, della cittadinanza, del Consiglio comunale, consentì di esonerare dall'imposizione 400 mila quintali di saccaromelasso fino al 1957. Scaduta la legge, si pose ancora una volta lo stesso problema. Abbiamo dovuto lungamente lottare e siamo arrivati ad ottenere dal Parlamento — questo è il punto della questione, onorevole Presidente — l'approvazione della legge 19 giugno 1959, n. 413 che all'articolo unico testualmente dispone: « Fino al 30 giugno 1963 il diritto erariale di cui all'articolo 5 del decreto-legge 28 settembre 1956, n. 1109, convertito nella legge 29 novembre 1956, n. 1329, non verrà applicato su un contingente annuo di quintali 800 mila di saccaromelasso di produzione nazionale. I contingenti esentati dal pagamento del diritto erariale verranno assegnati dal Ministro per le finanze, di concerto con i Ministri per l'agricoltura e foreste e per l'industria e commercio, a favore dei singoli produttori in relazione alla potenzialità produttiva di ciascuno stabilimento in attività al momento dell'entrata in vigore della presente legge ed alle rispettive esigenze lavorative ».

Mi consentano gli onorevoli colleghi di rifare brevissimamente la storia di questa legge.

Da parte di ambienti ben identificati, che fanno capo al monopolio Eridania e all'Italiana zuccheri, nonchè — diciamolo apertamente — all'onorevole Bonomi, si è scatenata una guerra per impedire la dezuccherazione dal melasso, perchè, si sostiene che la produzione dello zucchero con questo processo chimico aggrava la crisi della produzione delle bietole. Quando noi ci siamo battuti per garantire la vita degli stabilimenti di Cavarzere e Legnago, abbiamo raggiunto un accordo con i rappresentanti politici dei coltivatori diretti. Cavarzere e Legnago hanno chiesto una legge che garantisse almeno otto mesi di lavoro all'anno alle maestranze. L'accordo è stato raggiunto su questo primo obiettivo, onde i lavoratori dello stabilimento di Cavarzere debbono lavorare otto mesi all'anno e così anche quelli di Legnago. Per

garantire otto mesi di lavoro bisogna assegnare in esenzione 800 mila quintali di saccaromelasso, e l'accordo interno tra Cavarzere e Legnago venne raggiunto in questi termini: 440 mila quintali a Cavarzere, 360 mila quintali a Legnago. L'accordo riguardava anche un altro punto: il riconoscimento, cioè, da parte dei rappresentanti politici dell'onorevole Bonomi, che la limitazione dell'assegnazione, su 800 mila quintali di saccaromelasso, non avrebbe avuto alcuna incidenza sulla situazione generale della produzione dello zucchero.

Il quantitativo di 800 mila quintali — è bene ribadirlo — è la risultante di questo accordo; è la risultante di un calcolo che abbiamo fatto concordemente tutti. Questi sono i precedenti della legge del 19 giugno 1959. E noi credevamo che fino al dicembre 1963 la situazione di Cavarzere e di Legnago — garantiti otto mesi di lavoro — sarebbe stata normale.

Non chiedono, i lavoratori di Cavarzere — come sarebbe loro preciso diritto — di lavorare dodici mesi su dodici mesi, perchè dodici mesi su dodici mesi all'anno bisogna vivere; hanno richiesto soltanto di lavorare otto mesi, onorevole Ministro, e la legge garantisce il raggiungimento di questo obiettivo.

La legge ha voluto anche limitare l'esenzione agli stabilimenti in attività di lavoro nel momento della sua entrata in vigore. Gli stabilimenti in attività, ripeto, erano due: Legnago e Cavarzere. La legge ha fissato anche i criteri di assegnazione dei contingenti all'uno stabilimento ed all'altro: « L'assegnazione deve essere fatta in rapporto alla potenzialità produttiva di ogni fabbrica e in rapporto alle rispettive esigenze di lavoro » Legge sociale, onorevoli colleghi!

Orbene, il Governo ha rifiutato sempre di dare piena e integrale applicazione alla legge, talchè, nell'esercizio finanziario 1959-60, a Cavarzere sono stati assegnati soltanto 350 mila quintali di saccaromelasso, su 440 mila; la conseguenza è stata che, invece di lavorare otto mesi, in fabbrica si è lavorato soltanto per cinque mesi. Ma vi è di più! Questi 350 mila quintali di saccaromelasso sono stati assegnati per frazioni, di modo che si è im-

pedido all'impresa di formulare i piani di produzione annuale; poichè bisogna sapere che il melasso si produce durante i mesi di agosto e settembre: questi sono i mesi di mercato, per cui gli approvvigionamenti debbono avvenire entro tali mesi. Ed è norma che, all'inizio di ogni anno finanziario, ogni industriale possa fare i piani di produzione annuale, sapendo quanto quantitativo deve lavorare.

Ora, l'aver assegnato 350 mila quintali nell'anno finanziario 1959-60 in quantitativi frazionati ha portato come conseguenza che non si è lavorato otto mesi ma soltanto cinque mesi. Tesi del Governo: la legge autorizza il Governo ad esonerare non un quantitativo fisso di 800 mila quintali, ma un quantitativo di saccaromelasso fino a 800 mila quintali. Secondo l'interpretazione del Governo quindi non vi sarebbe nessuna inosservanza della legge in quanto sarebbe facoltà del Governo di esentare un quantitativo di saccaromelasso, non già fisso, ma sino a 800 mila quintali. Ma questo nella legge non c'è! Mi corre qui l'obbligo di dire che l'interpretazione della legge è stata sottoposta all'onorevole Segni, allora Presidente del Consiglio dei ministri. Ed il Presidente Segni ha riconosciuto che la legge fissa il contingente di esenzione in 800 mila quintali. Abbiamo sottoposto il testo della legge alla interpretazione dello stesso Ministro della giustizia onorevole Gonnella. E la sua risposta è stata che l'interpretazione evidente, letterale della legge era che il Governo ha l'obbligo di esonerare ottocento mila quintali. Tuttavia il Governo non demorde e anche in questo anno finanziario 1961-62 non si è ancora riusciti ad ottenere la assegnazione del contingente. L'onorevole Ministro delle finanze aveva disposto l'esonero di 100 mila quintali. Dopo abbiamo avuto occasione di intrattenere su questo argomento l'attuale Presidente del Consiglio dei ministri onorevole Fanfani al quale ho rivolto questa domanda: « Onorevole Presidente, cosa avviene quando un Ministro non applica una legge? » Risposta dell'onorevole Presidente del Consiglio: « Non è possibile ».

« E se io le provassi che ciò non soltanto è possibile ma avviene per quanto riguarda Cavarzere cosa direbbe lei? È disposta a ri-

ceverci? » « Parlate con i Ministri ». Abbiamo saputo dopo che l'onorevole Presidente del Consiglio dei ministri, violando anche lui la legge, dispose l'assegnazione di 150 mila quintali di saccaromelasso. Senonchè il Ministro dell'agricoltura che è il maggiore e principale nemico dello zuccherificio di Cavarzere si è ribellato alle disposizioni del Presidente del Consiglio perchè in base alla legge il Ministro delle finanze esonera i contingenti di concerto con i Ministri dell'agricoltura e dell'industria.

L'onorevole Rumor, Ministro dell'agricoltura, ha rifiutato sistematicamente di dare corso alla legge; il principale ostacolo, il principale nemico è il Ministero dell'agricoltura e ne do subito la prova, onorevole Presidente. Di fronte alle disposizioni impartite dall'onorevole Presidente del Consiglio di assegnare subito 150 mila quintali di saccaromelasso in esenzione, l'onorevole Rumor ha accettato di firmare il decreto soltanto per 125 mila quintali; stavo per dire « Sua Maestà Rumor » se il Ministro dell'agricoltura può più dello stesso Presidente del Consiglio dei Ministri. Vorrei aggiungere che lo stesso onorevole Fanfani deve essere stato tratto in inganno sul contenuto della legge, perchè, ad una interrogazione con risposta scritta rivolta da un collega dell'altro ramo del Parlamento sull'interpretazione della legge, l'onorevole Presidente del Consiglio risponde che la legge consente al Governo l'esonero di un quantitativo non fisso, ma comunque non superiore a 800 mila quintali.

Io sono avvocato, l'onorevole Ministro è avvocato, molti qui siamo avvocati e sappiamo che alle volte avviene che una legge può consentire interpretazioni diverse secondo le varie e diverse tesi, le quali muovono da diversi interessi. Ma qui la dizione della legge è così chiara, così pedestre che non è consentita nessuna discussione in buona fede sul contenuto e sulla portata della legge medesima. È esentato un quantitativo di 800 mila quintali di saccaromelasso, cioè a dire la legge fa obbligo al Governo di non percepire diritti erariali su un quantitativo fisso. Ora cosa deve fare Cavarzere? Cavarzere ha una legge che la protegge nei limiti del possibile, ma la legge non viene applicata, Il Governo si rifiuta di applicarla; quando l'applica, la

applica parzialmente e malamente. Che strumenti abbiamo? Io ho qui sollevato la questione un'altra volta, onorevole Ministro, ed ho già detto, e confermo, che oggettivamente voi commettete un reato, un preciso reato previsto dal Codice penale: l'articolo 328, che reprime il rifiuto o il ritardo del pubblico ufficiale di compiere un atto del proprio ufficio. Ora il primo che ha l'obbligo di osservare e di eseguire la legge è il Ministro. Il rifiuto di dare applicazione integrale alla legge costituisce reato, oggettivamente è reato; può esserci o no il dolo, ma oggettivamente concorrono tutti gli elementi materiali del delitto. Talchè pensavo: come facciamo a difenderci? Denunziamo il Ministro?

Ma davanti a chi? Il reato sarebbe consumato nell'esercizio delle funzioni ministeriali e l'organo legittimato a giudicare i Ministri che commettano reati nell'esercizio delle proprie funzioni non è ancora legalmente costituito. Lo denunciamo allora davanti alla Magistratura ordinaria? Avevamo preparato anche uno schema di denuncia, ma abbiamo pensato che questa via avrebbe potuto complicare le cose. Infine ci è stato suggerito di ricorrere al Consiglio di Stato per l'interpretazione della legge, impugnando l'assegnazione parziale che il Ministro faceva. Ma sarebbe stata una pesante ironia, nell'infinita profonda tragedia di Cavarzere, perchè il Consiglio di Stato avrebbe impiegato interi anni, prima di giungere alla decisione.

Ecco perchè, all'inizio dell'anno finanziario, quando lo stabilimento è già chiuso, noi abbiamo deciso di sollevare in Parlamento ancora una volta, con grande vigore, questa questione per conoscere definitivamente gli intendimenti del Governo.

Ma prevedo una delle probabili risposte del Ministro: attraverso questo processo speciale di baritazione l'industriale Montesi produce a costi minori, e quindi consegue sopra-profitti; da ciò la legittimità della sovrapposizione fiscale. Ma io risponderò, signor Presidente, che rifiuto nettamente, in questa sede, di affrontare una discussione su questo tema. Questo tema è stato dibattuto a proposito della legge che ha sospeso sino al 1963 l'applicazione del sovradiritto erariale. È stata quella una transazione, perchè noi da questa parte avevamo proposto la soppres-

sione definitiva del sovradiritto in parola; di fronte alle opposizioni venute dall'altra parte, abbiamo trovato, come spesso avviene, un accordo a mezza strada. Questo è stato l'esenzione dal sovradiritto erariale del saccaromelasso nella misura limitata ad 800 mila quintali, e sino al 1963; in questo periodo di tempo il Parlamento italiano avrebbe affrontato e risolto il problema della produzione zuccheriera nel suo complesso.

Pertanto io debbo respingere sin d'ora la eventuale tesi del Ministro relativa al sovraprofitto conseguito dal produttore. Non voglio entrare nel merito e dico solo che c'è una legge e che avete l'obbligo di osservarla finchè essa è in vigore. E questo problema, onorevole Ministro, potrebbe portare ad esaminare questioni di principio veramente serie e gravi.

Che Stato di diritto è mai questo, quando vi è un Ministro che nega l'applicazione della legge? Quando c'è un Ministro che si ribella alle disposizioni date dal Presidente del Consiglio che io chiamo in causa?

L'onorevole Fanfani, che ama assumere la veste di moralizzatore, di garante dello Stato di diritto, che vuole essere un po' il castigamatti di tutte le anomalie che avvengono in seno all'apparato del Governo, che vuol essere il Presidente del Consiglio che rimuove certe incrostazioni di interesse che arrestano tutti gli ingranaggi dello Stato, che figura fa arrestandosi davanti al veto di uno dei suoi Ministri — non parlo di lei, onorevole Ministro delle finanze — mi riferisco all'onorevole Rumor, e ancora più di lui all'onorevole Bonomi che vuole la morte di Cavarzere?

Che figura fa l'onorevole Presidente del Consiglio quando dispone che siano assegnati 150.000 quintali e il suo Ministro si ribella e firma solo se sono 125.000?

Stato di diritto, onorevole signor Presidente? garanzia della legge? ma questo è arbitrio, arbitrio giuridico, arbitrio politico, arbitrio morale. Quando Cavarzere insorgesse e domani scendesse in piazza per reclamare l'applicazione della legge, cosa fareste voi? Quando i cittadini non possono più contare nella tutela del diritto cosa debbono fare, signor Presidente?

Una cittadina come Cavarzere che aveva un'unica risorsa, lo stabilimento, ottiene una legge dello Stato; dei Ministri si rifiutano di applicarla: allora se domani Cavarzere dovesse insorgere, materialmente, aggiungo, perchè ridotta alla disperazione e alla esasperazione e alla fame — perchè altro era, colleghi, lottare per ottenere una legge, altro è lottare perchè la legge che c'è venga applicata — mandereste la Celere, fareste intervenire l'onorevole Ministro degli interni?

Trovereste schierata tutta Cavarzere contro di voi, e io la scongiuro, signor Ministro, di evitare ciò che può accadere perchè quando la disperazione investe migliaia di persone appartenenti a tutti i ceti sociali, e quando costoro si muovono per ottenere la tutela della legge, essi agiscono o per legittima difesa, o per stato di necessità.

Non vorrei che le cose fossero portate a questo punto. Pongo l'interrogativo, e questo interrogativo non è posto solo al Governo, ma alla Presidenza della nostra Assemblea, alla nostra stessa Assemblea: cosa si deve fare quando vi è una legge la cui applicazione dipende da Ministri in carica, e costoro rifiutano di applicarla?

Il Ministro mi dirà che il Consiglio dei Ministri ha approvato uno schema di disegno di legge che riordina tutta questa materia e prevede la riduzione del sovradiritto erariale, per cui la barizzazione sarà libera tutta e non vi sarà più limitazione di contingenti. Discuteremo quel disegno di legge, lo discuterà la Camera e lo discuterà il Senato; ma il fatto che il Consiglio dei ministri abbia approvato uno schema di disegno di legge siffatto non vi esime dall'obbligo di applicare la legge attuale. Passerà o non passerà quel disegno di legge? Non lo so, nessuno di noi sa nulla. Noi abbiamo preso l'impegno di discutere fino in fondo tutto il problema del monopolio dello zucchero. Vi abbiamo anche presentato la proposta di requisire la fabbrica a Montesi; noi non difendiamo questo industriale, sia chiaro, noi difendiamo Cavarzere, difendiamo i 670 operai della fabbrica. Requisite la fabbrica a Montesi se rifiuterà di lavorare il saccaromelasso, requisitegli la fabbrica se, essendo approvata la nuova legge, Montesi la chiuderà. Prenderemo noi l'ini-

ziativa per la requisizione. Voi forse ci cacce-
reste fuori dalla fabbrica.

Ma questo appartiene al mondo del futuro. Oggi la legge esiste ed è pienamente in vigore. Noi ne chiediamo l'immediata applicazione perchè il mercato del saccaromelasso va da agosto a settembre, e l'industriale ha diritto di fare i propri piani. Egli dice: io non posso acquistare tutti i 440.000 quintali di saccaromelasso se non so se il Governo me li assegna in esenzione, non posso fare quindi nessun piano di produzione. Occorre quindi andare così alla ventura, e noi già sappiamo che cosa comporta l'assegnazione frazionata di mese in mese del saccaromelasso: comporta parecchi mesi di lavoro in meno.

Questo è il senso della nostra interpellanza, l'interpellanza più strana e singolare che sia mai stata fatta, perchè credo che nella storia del Parlamento italiano mai sia sorto il caso di una legge che non è applicata dai Ministri che la debbono eseguire. Ed io sono ansioso di conoscere la risposta del Ministro

Se il Regolamento non lo vietasse, il Senato avrebbe potuto udire dalla viva voce di una rappresentanza del Consiglio comunale di Cavarzere le cose che io vi ho detto, e tale rappresentanza le avrebbe dette molto meglio di me, poichè essa vive di giorno in giorno il tormento della città. Ma c'è da considerare, onorevole Presidente, il fatto stesso che da opposti settori si invoca la medesima misura e da opposti settori si pone in rilievo il fatto che, se non applicherete la legge, colpirete Cavarzere

M E R L I N . Il mio pensiero lo esprimerò io!

G I A N Q U I N T O . Mi pare che ambedue esprimiamo una verità oggettiva, ed a tale verità oggettiva dovrà piegarsi il Governo, anzi direi che ha l'obbligo di farlo, perchè il Ministro è il primo servitore della legge e per primo ha l'obbligo di applicarla, altrimenti non saprei come potreste intervenire a Cavarzere per fronteggiare un'esasperazione che può raggiungere limiti impensabili in quanto si tratta di una città ridotta alla fame. Applicate quindi la legge e poi discuteremo insieme l'altra: questa è la ri-

chiesta unanime della città di Cavarzere.
(Approvazioni dalla sinistra)

P R E S I D E N T E . L'onorevole Ministro delle finanze ha facoltà di rispondere all'interpellanza e all'interrogazione.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. Signor Presidente, onorevoli senatori, l'accorata perorazione del senatore Gianquinto mi costringe ad abbandonare in parte la lettura della semplice risposta che, come è consuetudine, era stata predisposta dagli uffici con i dati necessari al Ministro per adempiere al dovere di rispondere ad interrogazioni ed interpellanze. Ritengo necessario fare alcune premesse che potranno forse servire a chiarire meglio la questione ai pochi senatori qui presenti.

Dal discorso brillante, simpatico, appassionato, del senatore Gianquinto, sembrerebbe che ci sia uno zuccherificio del Comune o della popolazione di Cavarzere che non può lavorare se non gli viene assegnato un determinato quantitativo di saccaromelasso da dezuccherare. La verità è, invece, che esiste a Cavarzere lo zuccherificio di una società facente capo ad un certo signor Montesi il quale, di fronte ad una legge che stabilisce una sovrimposta di fabbricazione per lo zucchero ricavato dal saccaromelasso, dice ai suoi dipendenti: signori miei, io non voglio lavorare se non mi ottenete l'esonero da quella sovrimposta.

Questa è la realtà che ha fermato l'attenzione particolare del Parlamento italiano il quale, prima con la legge 29 novembre 1956, n. 1329, e poi con la legge 19 giugno 1959, n. 413, ha disposto che per un determinato quantitativo di saccaromelasso il Governo non applichi la sovrimposta, il che significa che il signor Montesi può lavorare tutto il saccaromelasso che vuole, ma che soltanto su un determinato quantitativo avrà la possibilità di non pagare la sovrimposta.

G I A N Q U I N T O . Su quale quantitativo?

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. Abbia pazienza; non c'è scritto su

quale quantitativo. Comunque, il signor Montesi su una determinata quantità di saccaromelasso avrà il diritto di non pagare la sovrimposta

Ciò perchè si è calcolato che l'aumento di 2.270 lire al quintale sull'imposta di fabbricazione dello zucchero potrebbe essere forse eccessivo; ma è indubbio che esiste un sovraguadagno per chi lavora il saccaromelasso, rispetto all'introito di chi dezuccherà le barbabietole.

Perchè sovraguadagno? Per il fatto che il prezzo dello zucchero è formato in base a tre elementi: prezzo di costo (che comprende le barbabietole, l'elaborazione, eccetera), imposta di fabbricazione e ricavi. Fino a che il saccaromelasso serve soltanto all'alimentazione del bestiame, nel calcolo dei ricavi si tiene conto che abbia un determinato valore X; se da quel saccaromelasso, invece, anzichè destinarlo a mangime per il bestiame, si viene a ricavarne dell'altro zucchero, non è che vi sia un progresso speciale, o che si richieda una particolare attività industriale, per cui questo signor Montesi debba essere particolarmente elogiato. Il fatto è che questo signore, lavorando a costi congiunti, guadagna il doppio degli altri, perchè utilizza un prodotto che agli effetti della formazione del prezzo dello zucchero è calcolato poco, e ne ricava zucchero per suo conto (con una certa abilità industriale, ma non con un'attività degna di particolare ricompensa), con la conseguenza di guadagnare di più.

Per questa ragione, quando si è impostata la legge — avrà sbagliato il Parlamento, ma noi non ne abbiamo colpa — si è pensato che su un complesso di lavorazione, che poteva essere maggiore o minore, effettuata a Cavarzere, a Legnago, a Fontanellato e a Cecina (adesso è saltato fuori anche un altro piccolo zuccherificio di Ferrara, Mariasini mi pare), si è pensato, dicevo, che su un complesso di lavorazione, un certo quantitativo dovesse essere assegnato senza sovrimposta, lasciando il resto ad essa soggetto

Come avveniva, in questo caso, il riparto dello zucchero non gravato da sovrimposta? Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dell'agricoltura ed il

Ministro dell'industria; del resto, basta leggere il testo della legge per rendersene perfettamente coscienti. È detto, infatti, in essa, che fino al 30 giugno 1963 il diritto erariale di cui all'articolo 5 del decreto-legge 28 settembre 1956, n. 1109, non verrà applicato su un contingente annuo di quintali 800 mila di saccaromelasso di produzione nazionale.

Sulla dezuccherazione di tutta la restante produzione si è applicato invece il diritto

E si dice ancora nella legge, che i contingenti esentati, evidentemente su un complesso maggiore, dal pagamento del diritto erariale, verranno assegnati dal Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dell'agricoltura e foreste e con il Ministro dell'industria e commercio, in favore dei singoli produttori, in relazione alla potenzialità produttiva di ciascuno stabilimento al momento dell'entrata in vigore della legge e in base alle rispettive esigenze lavorative

Ora, se il signor Montesi o la Società italiana per l'industria degli zuccheri, che è quella che gestisce lo zuccherificio di Legnago, si presentassero oggi e dicessero: noi abbiamo prodotto x zucchero ma non abbiamo avuto un contingente sufficiente di melasso da zuccherare senza il pagamento della sovrimposta, avrebbero pienamente diritto di chiedere che il contingente fosse aumentato. Ma siccome non hanno dezuccherato che quel tanto su cui erano sicuri di non avere la sovrimposta da pagare, non possono chiedere nulla e non vi è questione di applicazione di legge, perchè tutto quello che hanno prodotto ha ottenuto l'esenzione dalla sovrimposta. Dove poi l'impostazione del senatore Gianquinto è errata è nel credere che si possa dezuccherare solo quel quantitativo che viene assegnato in esenzione. In realtà, invece, sulla base del quantitativo che sarà dezuccherato sarà assegnata la quantità in esenzione, e questa sola. Così si spiega perchè si chieda il concerto del Ministro delle finanze e dei Ministri della agricoltura e dell'industria: altrimenti, se si trattasse di dividere una somma qualsiasi, in questo caso 800, in relazione a due coefficienti qualsiasi, non ci sarebbe bisogno di muovere tre Ministri per risolvere un

semplice problema di ripartizione matematica in relazione alla capacità produttiva di tre o di due zuccherifici. La realtà, invece, è che si è voluta una valutazione particolare per assegnare, su un totale che è dato dal quantitativo lavorato, il quantitativo non soggetto a diritto erariale. Si aggiunga, poi, che nell'anno 1959-60 effettivamente la dezuccherazione non è stata molta. Nel 1960-1961, invece, le assegnazioni sono state particolarmente notevoli, tanto che ci si è avvicinati molto al coefficiente 800. Non è assolutamente possibile, e neppure pensabile, che si possa fare tutta l'assegnazione allo inizio dell'anno. Ma il fatto che il senatore Gianquinto (devo dire incoscientemente, se posso permettermi una parola che non vuole essere offensiva) venga a chiedere a nome degli industriali...

G I A N Q U I N T O . No, onorevole Ministro, non le consento di dire questo

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze.* . a nome del paese di Cavarzere venga a chiedere l'assegnazione totale allo inizio dell'anno finanziario, nel luglio di quest'anno, mentre negli anni scorsi non si è fatta mai, dimostra una cosa soltanto: che essendo stato presentato o sapendosi che era da presentare il disegno di legge che riduce la sovrimposta da 22.700 a 15.000 lire, quell'industriale presenta un'altra volta la domanda per avere il totale dell'assegnazione iniziale, volendo guadagnare un altro anno senza tener conto di ciò che il Parlamento farà.

G I A N Q U I N T O . Non è vero.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze.* Perchè la lavorazione non si fa tutta in luglio, ma per ottantatré giorni suddivisi in tre periodi. (*Interruzione del senatore Gianquinto*). Mi permetta di dire che prima di presentare quella legge abbiamo fatto degli accertamenti minutissimi, per cui possiamo precisare la lavorazione effettuata giorno per giorno. Come le ripeto, la lavorazione per il 1958-59 è stata dal 9 ottobre al 30 dicembre di giorni 53, dal 4 maggio al

27 giugno, cioè alla fine dell'anno finanziario, di 54 giorni, dal 13 luglio al 6 agosto di 25 giorni. E non è vero che il signor Montesi debba sapere quello che deve acquistare anche perchè si approvvigiona dagli zuccherifici del suo gruppo. Se vuole, posso darle esattamente l'elenco degli acquisti del signor Montesi, il quale compra dallo zuccherificio di Pontelongo, dalla Società veneta industrie dello zucchero, dalla Società generale zuccheri, sue normali fornitrici di melasso e aderenti al gruppo Montesi cui è legata anche la distilleria di Cavarzere; ragione per cui, oggi non si tratta di applicare o no la legge. Se il signor Montesi continuerà a fare la sua dezuccherazione e se la legge non sarà mutata, entro l'anno saranno fatte le assegnazioni come di dovere e allo zuccherificio di Cavarzere e a quello di Legnago e agli altri che ne faranno richiesta. Sono stati già assegnati quest'anno 125 mila quintali di zucchero da dezuccherare, e siamo esattamente a 13 giorni dall'inizio dell'anno finanziario. Naturalmente le assegnazioni saranno fatte regolarmente se il Parlamento, come si spera, non adotterà la formula nuova, la quale, riducendo l'imposta, toglierà completamente ogni assegnazione, ma lascerà un lieve gravame ulteriore che servirà ad evitare che si creino, su uno dei pochi generi che ancora sono venduti a prezzo fissato in relazione ad una determinata produzione, delle situazioni di sovraguadagno non giustificate, per quanto possa essere del tutto giustificato il risentimento della cittadinanza di Cavarzere, la quale, tra il Governo che è sempre disposto a venire incontro ai bisogni della popolazione, ed un certo industriale, il quale, sapendo questo, esige che il Governo si presti anche al di là di quello che sarebbe giusto, cerca naturalmente di trovare il luogo di minore resistenza che, per ragioni sociali e per nostre convinzioni, è sempre dato dal Governo e non dall'industriale.

Detto questo a chiarimento di quella che è la situazione reale, posso anche leggere i dati che sono stati predisposti, che riguardano il passato e che naturalmente non possono riguardare il futuro. In 13 giorni dallo inizio dell'anno finanziario già è stata fatta

l'assegnazione di 125 mila quintali, e non di 150 mila, come aveva pregato si facesse l'onorevole Fanfani (perchè il Presidente del Consiglio non può, non deve e non suole dare ordini ai suoi Ministri, soli responsabili dei decreti che firmano), perchè 125 mila quintali sono stati dati anche a Legnago; quindi per mantenere un'uguaglianza di misura si è attribuita la stessa assegnazione. Naturalmente, quando ci saranno degli ulteriori bisogni, ci auguriamo che il signor Montesi continui tranquillamente a **dezuccherare** come può e come deve; gli saranno fatte le assegnazioni, conformemente alle esigenze del momento ed alle direttive che saranno prese dai Ministri interessati e cioè dal Ministro delle finanze e da quello dell'agricoltura (il Ministro della industria è interessato solo indirettamente).

Comunicherò, poi, che per l'esercizio finanziario 1959-60 venne accordata ai due stabilimenti la complessiva assegnazione di 500 mila quintali di saccaromelasso di cui 300 mila quintali a favore dello zuccherificio di Cavarzere e 200 mila a favore di quello di Legnago. Il contingente degli 800 mila quintali non è stato raggiunto perchè nella campagna saccarifera 1959 si è avuta una produzione di zucchero superiore a 13 milioni di quintali di zucchero da barbabietole, contro la domanda interna di zucchero di 9 milioni di quintali; ciò ha consigliato di osservare criteri restrittivi nell'assegnazione del saccaromelasso, per prevenire il pericolo di accrescere eccessivamente l'immissione di altri quantitativi di zucchero, quando già quello ricavato dalle barbabietole risultava superiore al fabbisogno interno.

All'inizio della campagna saccarifera 1960, nei magazzini fiduciari e in quelli sussidiari degli zuccherifici vi era ancora una giacenza di oltre 6 milioni di quintali di zucchero, residuati dalla precedente eccezionale campagna 1959. Nel 1960-61 si è proceduto, di concerto col Ministro dell'agricoltura, ad una complessiva assegnazione di 675 mila quintali di saccaromelasso, di cui 450 mila in favore degli zuccherifici di Cavarzere. Di conseguenza, secondo i calcoli dell'onorevole Gianquinto, certo non sanzionati nè dal Ministro delle finanze nè dal Ministro della

agricoltura, i 450 mila quintali supererebbero la quota che (dico, secondo i calcoli del senatore Gianquinto) spetterebbe allo zuccherificio di Cavarzere.

In realtà, se uno zuccherificio è stato trattato male, questo è lo zuccherificio di Legnago, senatore Piasenti, che ha avuto soltanto 225 mila quintali. (*Interruzione del senatore Gianquinto*). Bisogna infatti tenere conto, altresì, dell'impostazione iniziale, la quale non aveva presente soltanto Cavarzere e Legnago, ma anche Cecina e Fontamellato. Ma questi ultimi due zuccherifici, per quelle incognite proprie del sottosuolo dello zucchero, non hanno lavorato. Se mai, la deficienza di assegnazioni, dunque, va ricercata nella mancanza di assegnazioni a favore di questi due ultimi zuccherifici.

Ad ogni modo, per portare un argomento chiarificatore, che non rappresenta assolutamente un motivo che possa legittimare il Ministro a violazioni di legge, ma che deve far pensare alle conseguenze economiche di certi provvedimenti, ricorderò che lo zucchero ottenibile da 800 mila quintali di saccaromelasso rende superflua la produzione di bietole ottenibili da 20 mila ettari di colture e il lavoro di 7 zuccherifici che trasformano le bietole in zucchero. (*Interruzione del senatore Gianquinto*). Ho già premesso, senatore Gianquinto, che questo argomento non toglie nulla all'obbligo di osservare la legge; tuttavia deve far pensare, essendo effettivamente grave la responsabilità che si assume anche il Ministro dell'agricoltura quando con un provvedimento di questo genere, che il Parlamento ha approvato in un momento di grave crisi per l'agricoltura, si viene a danneggiare la coltivazione della barbabietola ed i coltivatori.

Io non voglio aggiungere altro; ho voluto dare dei chiarimenti molto al di là di quelli sui quali ero preparato, perchè il senatore Gianquinto sapesse che il Ministero ha agito coscientemente e sapendo come agiva. Credo, pertanto, che il senatore Gianquinto possa essere soddisfatto, nella consapevolezza che, se il Parlamento non muterà la legge, questa sarà applicata secondo la logica e la indiscutibile interpretazione.

P R E S I D E N T E . Il senatore Merlin ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto

M E R L I N . Io dichiaro che sono soddisfatto perchè, conoscendo la lealtà del ministro Trabucchi, sono certo che, se le indagini che sta compiendo non corrisponderanno alle previsioni, egli rispetterà la legge del 1959. Questo è quello che egli ha detto e ripetuto, quindi non se ne abbia a male l'amico Gianquinto se voglio anche dirgli, dopo tutti gli elogi che gli ha rivolto il ministro per il suo discorso, che io viceversa non sono affatto contento del suo discorso, nel senso che non posso approvare la durezza del suo intervento e le minacce che ha fatto.

G I A N Q U I N T O . Non ho chiesto la tua approvazione

M E R L I N . Ritengo che qui sotto vi sia tutto un equivoco da chiarire, ed abbia pazienza anche il Ministro di ascoltarmi perchè, ripeto, se c'è un uomo leale che andrà a fondo della questione io ritengo che sarà il ministro Trabucchi.

Quel che posso dire, amico Gianquinto, a te, è questo e cioè che io avallo completamente le tue parole per quella che è la tragica situazione di Cavarzere e parlo solo di Cavarzere quantunque potrei estendere il mio discorso anche a Legnago, il che toccherebbe anche da vicino l'amico Trabucchi perchè Legnago fa parte della provincia di Verona. Io confermo le verità che tu hai detto e me ne rendo mallevadore, perchè il triangoletto di Cavarzere penetra nella provincia di Rovigo ed anzi Mussolini voleva tagliare Cavarzere in due e unire Cavarzere destro alla provincia di Rovigo. Che questo poi non si sia verificato non ha importanza. Ora, quello che il ministro Trabucchi deve riconoscere per vero è questo: Cavarzere fu definita la Stalingrado del Veneto, tanti danni ha subito, dato che si trovava a cavallo dell'Adige: ebbe distrutti dalle bombe tutti i ponti, che erano quattro, e perfino il magnifico Duomo che onorava quella cara città, e tutte le case abbattute. E fu opera nostra la ricostruzione del Duomo, anzi proprio opera mia personale, come Ministro dei lavori pubblici. Perciò lei pensi che cosa vuol dire per una cittadina in que-

ste condizioni perdere anche lo zuccherificio. Hanno un'unica industria. Sarà vero o non sarà vero ciò che adesso il Ministero ricerca, ma è certo che quella popolazione vive in uno stato di angoscia che non può avere l'uguale; io non so infatti pensare a uno stato di angustia maggiore di quello di colui che è sempre disoccupato anche quando lavora perchè non sa se dopo quindici giorni il suo stabilimento sarà aperto o chiuso, date le continue minacce. Potrà avere la sua parte di colpa il proprietario dello stabilimento, ma il fatto è che quella popolazione non ha un momento di pace. Nessuno, caro Ministro, ha un momento di pace, perchè vi sono circa 700 lavoratori e, moltiplicandoli per cinque, poichè si tratta di famiglie numerose, si vede che vi sono tre o quattromila creature che vivono in ansia per le sorti dell'unico stabilimento che rimane.

È certo che contro questo stabilimento e contro questo sistema di fabbricazione dello zucchero vi sono delle lotte asperissime. Quando venne emanato il decreto legge 28 settembre 1956, al suo posto, signor Ministro, c'era l'onorevole Andreotti. Era un decreto che obbligava i produttori di questo zucchero ricavato dal melasso a pagare una tassa in più. Questo zucchero aveva una supertassa particolare; ma tale supertassa, che era di 2270 lire il quintale, come si poteva giustificare? Si poteva giustificare soltanto dimostrando che lo zucchero prodotto col bario costa di meno. Lei è molto competente come Ministro delle finanze, e passerà alla storia come il Ministro tassatore che porterà certo il bilancio dello Stato al pareggio, perchè lei tassa tutti, va cercando nuove fonti di entrate da tutte le parti. Ebbene, bisogna che lei dimostri che questo sale di bario produce dello zucchero a costo minore.

Ora lei, nella sua risposta, ha dimenticato di dire una cosa, ma io ho qui una sua relazione (lei, come Vice Presidente della 5^a Commissione, le faceva a getto continuo); lei se ne sarà dimenticato, ma io sono andato a cercarla ed essa dice: quale sarà il prezzo di questo zucchero che deriva dal bario? E concorda che il prezzo non varia rispetto a quello dello zucchero comune.

T R A B U C C H I , *Ministro delle finanze*. Allora non avevo gli elementi che ho adesso.

M E R L I N . Lo vedremo. Lei oggi ha una degnissima persona che fa parte del suo Governo, il Sottosegretario Roselli. Era stata ordinata un'inchiesta. Io non difendo nessuno — se difendo qualcuno si tratta della povera gente di Cavarzere — ma debbo ricordare al Ministro che Montesi, in quella lotta per stabilire se vi fosse o no questa minore spesa, riuscì vittorioso. Sarà anche spiacevole il ricordarlo, sarebbe stato un bene che non fosse così ma il fatto è che io ho qui nel mio fascicolo una relazione firmata dall'onorevole Roselli e dai membri della Commissione i quali, all'unanimità, hanno constatato innanzitutto che il bario costa quattrini. E sappiate, colleghi, che il bario dà lavoro anche a uno stabilimento a Bolzano, per cui, quando si impedisce la fabbricazione del sale di bario, si fa chiudere anche quello stabilimento.

Se mi si dicesse che bisogna moderare i guadagni degli industriali, io sarei il primo ad essere favorevole, in quanto non ho riguardi di nessun genere. Badate, però, a non correre il rischio di presentare una legge che provochi delle reazioni le quali, diciamolo francamente, si ritorcerebbero a tutto sfavore dei lavoratori. Infatti, che cosa volete che importi a Montesi tenere aperto lo stabilimento di Cavarzere? Sapete che cosa sta facendo il Montesi? Ve lo dico io: sta costruendo degli zuccherifici a Fano e a Foggia. Badi, onorevole Ministro, che io per il Mezzogiorno ho un sacrosanto affetto, ma voi credete che questi industriali che aprono degli stabilimenti nel Mezzogiorno lo facciamo per i begli occhi dei meridionali? Lo fanno perchè dicono che le bietole del Mezzogiorno danno più zucchero. E sapete qual è la ragione per la quale a Cavarzere è quasi una necessità tenere aperto quello stabilimento per il sale di bario?

Onorevole Ministro, lei mi conosce da molto tempo, abbiamo baruffato tante volte come avvocati, ma qui ci trattiamo con la maggiore lealtà. Ebbene, deve sapere che la bietola è un prodotto che, dopo un certo numero di anni, diventa, sullo stesso terreno, meno zuccherina, per cui da parte di alcuni competenti mi si diceva che il giorno in cui lo stabilimento di Cavarzere venisse chiuso, gli industriali farebbe-

ro una cosa molto semplice: porterebbero lo stabilimento altrove, onde i veri danneggiati sarebbero i lavoratori e le famiglie agricole della zona.

Allora, in questa situazione, onorevole Ministro, ascolti me e non dia retta alle cose che si scrivono e che non sono esatte. Qual è la ragione vera della crisi dello zucchero in Italia? Io sono possessore di alcune azioni di zuccherifici, per la precisione 169 azioni dello zuccherificio di Lendinara: ebbene, nel 1960 non mi hanno dato nemmeno un centesimo di dividendo. Pertanto, coloro che favoleggiano di nazionalizzazione degli zuccherifici aspettino almeno che ci siano redditi, perchè altrimenti andare a prendere quello che è in passivo non gioverebbe a nessuno.

G I A N Q U I N T O . L'Eridania è in passivo?

M E R L I N . Nel 1958 gli ettari coltivati a bietola erano 257 mila; nel 1959 erano 306 mila; nel 1960 erano 238 mila. Ma sapete che cosa è successo? Nel 1959, sia per il clima, sia per determinate favorevoli condizioni atmosferiche o anche per altre cause, la produzione fu enorme: si arrivò a 12 milioni 458 mila quintali di zucchero. Tale produzione, però, discese, nel 1960, a 8 milioni 510 mila quintali, ma rimane sempre un forte quantitativo di zucchero invenduto.

Come ha detto bene il collega Gianquinto, la produzione che deriva dai sali di bario rappresenta il 4 per cento del totale; ed è qui che io mi batto! Se — ho ripetuto ancora questa affermazione, e la ripeto anche in quest'Aula — se la percentuale fosse maggiore io, rappresentante di zone bieticole, non mi occuperei più di questo argomento, perchè sentirei il dovere di aiutare Verona, Rovigo, Padova, che producono bietole; ma il 4 per cento, signori, quando ci sono da mantenere 680 — ha detto il collega — operai di Cavarzere, 1200 operai di Legnago, in totale circa 2000 operai, allora, perdonate a questo uomo politico il quale ha creduto sempre di fare, modestamente, il suo dovere, di giustificare anche il suo atteggiamento!

Concludendo e dichiarandomi soddisfatto della sua affermazione, onorevole Ministro, io

le dico che mi auguro che le sue indagini — dettate da scopo di bene — non producano effetti disastrosi! Lei si ricordi, anche, che esistono i lavoratori di Cavarzere e di Legnago! Perciò, confermandomi soddisfatto delle sue dichiarazioni, mi auguro che lei abbia a rendere più intense le ricerche, per constatare quale è la realtà del costo di questo zucchero che proviene dal melasso. Allora potremo arrivare a conclusioni oneste e discrete con vantaggio di tutti.

PRESIDENTE. Il senatore Gianquinto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

***GIANQUINTO.** Risponderà in mia vece il collega Tolloy. Ma il fatto è che questo è un argomento che mi brucia! Io non ho niente a che fare con Montesi, anzi io lo odio! Come odio ogni industriale. Andiamo pure a requisirgli la fabbrica!

PRESIDENTE. Il senatore Tolloy ha facoltà di parlare.

TOLLOY. Non a caso, signor Presidente, la replica viene svolta dal secondo interpellante; in questo modo, lo schieramento dei tre grandi partiti di massa, a difesa degli interessi della città di Cavarzere, viene a completarsi.

Onorevole Ministro, non posso dichiararmi soltanto insoddisfatto. Ci sono, nella questione, dei termini che costituiscono motivo, più che di insoddisfazione, di perplessità e, dobbiamo dire, di umiliazione per il Governo e per il Parlamento, di umiliazione e di angoscia per la popolazione di Cavarzere.

Direi che uno dei termini umilianti e anche il più strano di questa discussione, è l'accesa polemica condotta in modo diretto e personale dal Governo contro l'industriale Montesi.

Non è frequente sentire dai banchi del Governo, così, un attacco personale, diretto verso un determinato industriale; tutt'altro che frequente! Esso è in corso ormai da anni ed è condotto con una animosità che veramente lascia interdetti noi, che con i grandi industriali non abbiamo molta familiarità, e che

in particolare con il Montesi non abbiamo alcuna familiarità. Parlo in questo momento a nome di tutti gli interpellanti, perchè tutti gli interpellanti, compreso il sottoscritto, sono stati colpiti dalla sua accusa di « incosciente », mi pare — almeno avesse detto obiettiva! — « coincidenza della nostra posizione con quella ... ».

TRABUCCHI, Ministro delle finanze. Ho detto « incosciente » perchè non vi era alcuna correlazione.

TOLLOY. Potremo rispondere che questa vostra animosità verso questo unico grande industriale — e ve ne sono tanti con cui il Partito di maggioranza ha a che fare — lascia invece a noi delle perplessità, soprattutto per il modo in cui si esprime, sulla sua reale origine, ma non voglio entrare a fondo in questi argomenti.

Onorevole Ministro, siamo insoddisfatti perchè ella non ha dato alcuna soddisfacente spiegazione sul passato, nessuna sul presente, e nessun affidamento ha dato sull'avvenire di un problema che interessa un'intera popolazione. Ella, in un certo senso, ha vantato che la legge, in fondo, è stata applicata. Onorevole Ministro, ogni volta che le scadenze stavano per arrivare e che lo stabilimento di Cavarzere stava per chiudere, per far applicare quella legge si è avuta l'umiliante vicenda di parlamentari che andavano a cercare questo o quel Ministro, di colloqui, di telefonate e di conferenze, di delegazioni venute da Cavarzere e c'è stata una più grave vicenda di scioperi, di agitazioni, di occupazioni della fabbrica, perchè la legge non veniva applicata. Non venite perciò a dirci adesso: la legge è stata applicata. Perchè la legge è stata applicata proprio *obtorto collo*, di volta in volta e parzialmente, occorre aggiungere: anche quest'ultima volta, per l'assegnazione di 125 mila quintali, sempre soltanto a seguito di una pressione esercitata nel Parlamento e sul posto, a Cavarzere. Quindi, chiariamo questo punto che contiene, pur tra molte contraddizioni, almeno un aspetto positivo poichè implicitamente lei riconosce che la legge deve essere applicata. Però, onorevole Ministro, riconosca che finora è stata

applicata parzialmente e solo sotto la spinta e la pressione dei parlamentari dell'opposizione e delle masse.

La deformazione, onorevole Ministro, che lei dà anche dal punto di vista della documentazione è evidente. Un uomo preparato come lei non può dire che la produzione per baritazione comporta una diminuzione nei terreni da coltivare a barbabietole e che questo è un danno; sono, se mai, terreni guadagnati ad altre produzioni. Che ciò ponga un problema, questo sì, ma che sia un problema da risolvere negativamente, no. Questo potrà interessare le clientele dell'onorevole Bonomi ma non già la produzione italiana; potrà interessare le clientele dei deputati di qualsiasi partito di zone interessate ma mai il Ministro delle finanze.

T R A B U C C H I, *Ministro delle finanze*. E neanche i miei elettori che sono tutti montanari.

T O L L O Y. Esiste dunque un problema, ma voi certo non indicate la soluzione giusta, anzi esasperate proprio quella che è una tendenza conservatrice che sta proprio ai quadri dirigenti modificare. Ed ancora per quel che riguarda la documentazione devo accennare alla sua interpretazione del quintalaggio di assegnazione.

Io ho avuto occasione di partecipare alle riunioni a cui hanno partecipato l'onorevole Taviani e l'onorevole Ferrari Aggradi. Le cifre 440 per Cavarzere, 330 per Legnago, 30 proprio per quei piccoli altri zuccherifici che non hanno poi funzionato sono cifre che sono state fatte in sede ufficiosa, non sono state inventate da noi.

Posso darle assicurazione che queste cifre io personalmente le ho apprese dal ministro Taviani e non dal senatore Gianquinto o dai miei compagni di Cavarzere. A questo punto, per quel che riguarda il presente, debbo dire che, sempre per via di questa vostra polemica con Montesi, che a noi non interessa, avete fatto una piccola cattiveria a Cavarzere perchè la proporzione di assegnazione tra Cavarzere e Legnago è stata sempre di 4 a 3; ed in fondo dicendo 150 e 125 l'onorevole Fanfani confermava questo 4 a 3; abbassando

questa cifra, avete dato una soddisfazione alla polemica personale con Montesi ma avete arrecato un danno ingiusto ai lavoratori di Cavarzere. Infine, per quel che riguarda il futuro — è lì che lei ha lanciato l'accusa di coincidenza obiettiva con l'interesse del Montesi — il fatto è, se ella vuol saperlo, che secondo me il Governo sta operando in questi anni in modo da costringere i lavoratori di Cavarzere a schierarsi obiettivamente con Montesi, perchè se voi aveste fatto una politica giusta e aveste garantito che in ogni caso lo stabilimento avrebbe continuato a lavorare, allora vedreste che quella obiettiva coincidenza non esisterebbe più. Siete voi, con la vostra azione contraddittoria che costringete tutti a difendere la produzione dello zuccherificio di Cavarzere così come oggi è possibile. Si potrebbe qui risalire a contraddizioni più generali del regime capitalistico in vigore per cui, nel mentre non esiste una libera economia di mercato, ma esiste anzi il prezzo imposto dello zucchero, nello stesso momento lo Stato si dichiara impossibilitato a sostituirsi al produttore carente, ma è inutile parlare di ciò in questo momento. La questione oggi è un'altra: esiste una legge, questa legge è stata votata e promulgata ed i lavoratori di Cavarzere hanno diritto di vederla applicata. Se poi c'è una coincidenza momentanea con gli interessi del signor Montesi, questa è una cosa che può riguardare voi, non certamente noi.

Riassumendo, ciò che posso dire, signor Ministro, è che se si finisce come l'anno scorso anticipando però la seconda assegnazione, saranno soddisfatti i lavoratori di Cavarzere e lo stabilimento lavorerà tutto l'anno. A me sembra però che la polemica personale che avete con il signor Montesi vi fa perdere di vista anche il buon senso, se pensate che la legge che avete in mente di presentare possa entrare in azione durante il ciclo di lavorazione 1961-62. Siamo a luglio, si ricomincerà a ottobre ed ovvio mi sembra che la legge in questione, ammettendo che passi, possa prevedersi che possa essere applicata per il prossimo ciclo di lavorazione. Quindi, non vedo quale soddisfazione vi prendiate a togliere la tranquillità, non al signor Montesi che non ci interessa, ma ai lavoratori di Cavarzere,

di poter lavorare per tutto l'anno e lei sa, onorevole Ministro, che tutto l'anno significa soltanto otto mesi: data la potenzialità dello stabilimento, 125 mila quintali significano lavoro per un mese e mezzo o due e poi ritrovarsi nuovamente senza lavoro.

Ecco perchè siamo profondamente insoddisfatti, dopo di che l'auspicio che facciamo è soltanto questo: non si tratta di minacce. Condivido quanto ha detto il senatore Gianquinto; anzi direi che egli ha fatto considerazioni tecniche e giuridiche, mentre io vorrei farne una politica: perchè vogliamo corrompere la democrazia a questo punto e deteriorarla? Perchè vogliamo dare a Cavarzere, ai lavoratori di Cavarzere, la sensazione che non si può avere fiducia nella legge e nel Governo, che ne deve essere il tutore? Per il consolidamento della democrazia — vi assicuro con tutta sincerità — noi vorremmo che il Governo — che pure non è il nostro Governo — non perdesse il prestigio come lo sta perdendo in questa situazione. Potreste anche rispondermi: in fondo, alle ultime elezioni abbiamo avuto un vantaggio elettorale. La cosa è stata ancora più dolorosa perchè a Cavarzere durante la campagna elettorale circolava la voce, di fronte a queste inadempienze della legge, che, se si fossero dati più voti ad un determinato partito, non ci sarebbero state più queste difficoltà. È una cosa indegna ed umiliante per voi e per noi. Si applichi la legge, si metta lo Stato al di fuori delle contese partitiche, non mettete in questione l'essenza stessa, in una zona come quella di Cavarzere, di un patto nazionale sul quale si regge il nostro Stato, che deve essere uno Stato di diritto.

T R A B U C C H I, *Ministro delle finanze*. Ma lei ha visto che l'anno scorso Cavarzere ha avuto più di quello che voi dicevate ed era retto da un'amministrazione comunista, mentre Legnago, con amministrazione democratica cristiana, ha avuto meno di quello che voi dicevate.

G I A N Q U I N T O. Questo è il problema; che avete assegnato in modo tale per cui hanno lavorato sei mesi e non otto mesi.

T R A B U C C H I, *Ministro delle finanze*. Hanno lavorato tutto quello che secondo voi dovevano lavorare.

G I A N Q U I N T O. Hanno lavorato sei mesi e non otto mesi perchè, se aveste assegnato i 440 mila quintali, avrebbero lavorato 8 mesi.

T O L L O Y. Sono certo, onorevole Ministro, di aver dimostrato che, se la legge è stata applicata nella misura che si è detto fino ad ora, ciò è dovuto alle pressioni cui si è fatto ricorso continuamente presso il Governo. Non comprendo assolutamente come una polemica di carattere soggettivo possa trascinare il Governo a queste umilianti condizioni, di essere richiamato continuamente all'applicazione della legge.

E se questa discussione vorrà avere un risultato, sia almeno quello di aver chiarito che il Governo non ha alcun interesse ad essere richiamato costantemente al proprio dovere di applicare una legge. In concreto, poi, per i lavoratori di Cavarzere, credo che interessi sottolineare il suo impegno, onorevole Ministro, che quest'anno, come solo parzialmente l'anno scorso, sarà fatta in tempo debito tutta l'assegnazione prevista dalla legge, dato che non sono pensabili, allo stato delle cose, modifiche legislative a breve scadenza.

G I A N Q U I N T O. Domando di parlare per fatto personale.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

* **G I A N Q U I N T O**. Il Ministro ha detto che mi sarei reso strumento non cosciente del signor Montesi il quale, sapendo dell'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri di un disegno di legge che modifica tutto il regime attuale, avrebbe sollecitato e fatto pressione perchè quest'anno tutto il contingente venisse assegnato all'inizio dell'anno finanziario.

Onorevole Ministro, questo non è vero. La questione è stata sollevata da me anche lo scorso esercizio finanziario, e ho persino provocato le proteste dell'onorevole Presidente

Merzagora perchè in quest'Aula ho minacciato di denunciare lei, onorevole Ministro, per violazione dell'articolo 328 del Codice Penale, in quanto anche nell'anno decorso vi fu il rifiuto di applicare la legge. Non si tratta dunque di una questione nuova ma della reiterazione di una questione altre volte sollevata, mentre voi, nella violazione della legge, siete ormai recidivi e specifici.

T R A B U C C H I, *Ministro delle finanze*. Purtroppo, senatore Gianquinto, l'anno scorso, durante questi mesi, avevate altri pensieri per la testa. (*Commenti*).

P R E S I D E N T E. Lo svolgimento dell'interpellanza e dell'interrogazione è così esaurito.

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E. Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Indennità speciale di seconda lingua ai magistrati, ai dipendenti civili dello Stato, compresi quelli delle Amministrazioni con ordinamento autonomo, ed agli appartenenti alle Forze armate ed ai Corpi organizzati militarmente in servizio nella provincia di Bolzano o presso uffici sedenti in Trento e aventi competenza regionale » (1116) (*Testo unificato del disegno di legge governativo e del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Luzzatto ed altri*);

6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

« Revisione dei ruoli organici del personale non insegnante delle Università e degli Istituti di istruzione universitaria e degli Osservatori astronomici » (379);

« Valutazione del miglior voto d'esame conseguito ai concorsi a cattedre per l'inse-

gnamento medio ai fini degli incarichi e supplenze e della valutazione dei titoli nei concorsi » (1593), d'iniziativa dei deputati Fusaro ed altri;

9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Modifiche alla legge 17 luglio 1954, numero 600, concernente il riordinamento del servizio metrico e modifica dei diritti metrici » (1013);

« Aumento dell'aliquota d'imposta camerale per alcune Camere di commercio, industria e agricoltura » (1370);

« Concessione di un contributo annuo di lire 85 milioni, per tre anni a partire dall'esercizio finanziario 1959-60, a favore dell'Ente "Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo" in Napoli » (1426);

10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Collocamento obbligatorio dei massaggiatori e massofisioterapisti ciechi » (1437), d'iniziativa dei deputati Dal Canton Maria Pia ed altri.

Annunzio di rimessione di disegno di legge all'Assemblea

P R E S I D E N T E. Comunico che più di un quinto dei componenti della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo) ha chiesto, ai sensi dell'articolo 26 del Regolamento, che il disegno di legge: « Verifica quadriennale dei misuratori di gas » (881), d'iniziativa dei senatori Montagnani Marelli ed altri, già deferito alla deliberazione di detta Commissione, sia invece discusso e votato dall'Assemblea.

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BUSONI, *Segretario*:

Al Ministro delle finanze per sapere quali siano stati i criteri sulla cui base ha disposto ed esteso a favore degli olivicoltori della zona dell'ex circondario di Rossano, danneggiati dal cicloconio, le provvidenze di cui alla legge 14 giugno 1934, n. 1091, con modalità analoghe a quelle adottate nel 1956 (legge 26 luglio 1956, n. 839) per i terreni olivati colpiti dalle eccezionali gelate di quell'anno;

se l'esenzione decennale prevista deve intendersi riferita anche alle sovrimposte e supercontributi comunali e provinciali;

se in tal caso i comuni e la provincia verranno reintegrati dallo Stato delle minori entrate che si verificheranno nei loro confronti, trattandosi di comuni e di provincie, la cui economia essendo eminentemente agricola, traggono dall'agricoltura i mezzi finanziari necessari alla loro vita amministrativa;

se non ritiene che sia arbitrario il termine del 30 giugno 1961 fissato per la presentazione delle domande al fine di ottenere le esenzioni con nota n. 201943 del 25 maggio 1961-Direzione generale delle II. DD., indirizzata all'Intendenza di finanza di Coenza;

se non ritiene che tale termine, pare all'ultimo momento prorogato, abbia danneggiato i piccoli proprietari di oliveti che per presentare in tempo le domande sono stati costretti a sostenere spese non giustificate;

se non ritiene che questa esenzione più che favorire i piccoli e medi finisca col favorire i grandi olivicoltori, i quali d'altronde godono di cespiti di altra natura, oltre quelli derivanti dall'olivicoltura (1214).

DE SIMONE

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta

Al Ministro degli affari esteri, per sapere se la minore spesa registrata nel bilancio 1960-61 per l'attività degli Istituti di cultura

italiani all'estero è da attribuirsi a diminuite esigenze e richieste di detti Istituti.

L'interrogante chiede inoltre di sapere da quali enti o persone sono gestite le scuole elementari non governative all'estero, che hanno usufruito di contributi per un importo eccedente le previsioni di bilancio 1960-61, in quali Paesi esse sono istituite, a chi è affidato l'insegnamento.

È opinione dell'interrogante che, anziché disperdere le esistenti possibilità di intervento finanziario in piccoli contributi ad iniziative non governative, sarebbe opportuno potenziare l'attività degli Istituti di cultura italiana all'Estero: chiede pertanto di conoscere quali sono, in questo senso, gli orientamenti del Ministero (2494).

MENCARAGLIA

Al Ministro dei lavori pubblici, in merito ai lavori per la costruzione di una diga in Valle Argentina (Imperia) da parte della società I.L.S.A., e, con riferimento a precedente sua interrogazione sullo stesso argomento, nonché al voto unanimemente espresso dal Consiglio provinciale di Imperia in data 15 giugno 1961 al quale si associa, l'interrogante chiede che nessuna proroga venga consentita per la esecuzione dei lavori in questione, se non siano garantite tutte le cautele richieste dal suddetto voto del Consiglio provinciale a tutela della tranquillità delle popolazioni interessate, dell'igiene e dell'economia agricola (2495).

ZACCARI

Al Ministro della difesa, per conoscere quando si procederà alla costruzione di un monumento ossario che accolga degnamente le salme dei Caduti (oltre 12 mila) già rientrate dalla Grecia, dall'Albania e dalla Jugoslavia ed ora depositate, oltre che in Capurso, nel cimitero di Bari.

Risulta che il comune di Bari ha deliberato, nell'aprile 1961, la spesa necessaria per l'acquisto dell'area occorrente per la costruzione (2496).

RUSSO

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze, per conoscere quali urgenti provvedimenti intendano adottare, ciascuno nell'ambito della propria competenza, a favore dei contadini e coltivatori diretti di Grumo Appula e Palo del Colle (Bari), i quali a causa di un recentissimo violento nubifragio hanno subito la quasi distruzione dei prodotti agricoli (2497).

MASCIALE, PAPALIA

**Ordine del giorno
per la seduta di venerdì 14 luglio 1961**

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani venerdì 14 luglio, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 21 giugno 1961, n. 498, concernente norme per la sistemazione di talune situazioni dipendenti da mancato o irregolare funzionamento degli Uffici finanziari (1610).

2. Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (1179).

3. CORBELLINI. — Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale (1541).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962 (1413).

III. Discussione della mozione:

PASTORE (VALENZI, LUPORINI, BERTI, DONINI, PALERMO, SPANO, GRANATA, MENCARAGLIA, MAMMUCARI, GIANQUINTO, CECCHI, GRAMEGNA).

Il Senato,

considerato lo sviluppo della R.A.I.-TV e la sua grande e sempre crescente impor-

tanza come strumento di informazione e di cultura;

considerato che la Corte costituzionale nella sua sentenza del 13 luglio 1960, n. 59, ha affermato essere legittimo il monopolio statale in quanto costituisce, nelle condizioni attuali, il mezzo migliore per assicurare a tutti i cittadini, il diritto di esprimere il proprio pensiero e di ricevere notizie e nozioni obiettive su tutte le questioni culturali, pubbliche e sociali;

considerato che la legislazione sulla R.A.I.-TV deve essere adeguata alle sue funzioni pubbliche in corrispondenza ai tempi in sempre più rapida evoluzione,

invita il Governo a far opera affinché vengano discussi in Parlamento i progetti di legge già da tempo presentati, chiarificando il proprio pensiero ed i propri orientamenti,

e nel frattempo a prendere tutti i provvedimenti di sua competenza affinché nel Consiglio di amministrazione della R.A.I.-TV siano compresi rappresentanti di tutti i partiti politici, e negli organi direttivi e redazionali siano inclusi intellettuali e giornalisti capaci, senza discriminazione politica, in modo che si stabiliscano equilibri e reciproco controllo,

affinchè l'attuale comitato per i programmi sia messo in grado di esercitare veramente la sua funzione di direzione e di controllo,

affinchè l'obiettività e l'imparzialità diventino qualità effettive e quotidiane di tutte le rubriche della R.A.I.-TV,

affinchè siano chiamati nelle varie rubriche (sindacali, agrarie, eccetera) rappresentanti di tutte le organizzazioni sindacali, cooperative, eccetera,

affinchè la Tribuna politica sia migliorata in modo da offrire a tutti i cittadini panorami sempre più completi delle posizioni assunte di volta in volta dai partiti o gruppi parlamentari sulle varie questioni attuali e d'importanza nazionale,

affinchè tutte le associazioni culturali, professionali, eccetera, possano usufruire della R.A.I.-TV,

considerando l'imminente apertura del secondo canale, il Senato invita il Governo ad informare il Parlamento sulle direttive che saranno seguite per la sua utilizzazione, affinché con tale sviluppo la R.A.I.-TV diventi sempre più strumento obiettivo ed imparziale di cultura, di informazione, di divertimento (33).

e svolgimento dell'interpellanza:

BUSONI (BARBARESCHI, CIANCA, FENOALTEA, SANSONE, BANFI, DI PRISCO, RONZA, ALBERTI, MILILLO, CALEFFI). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Con riferimento alla sentenza della Corte costituzionale n. 59 del 6 luglio 1960 la quale, affermando legittimo il monopolio statale del servizio radiotelevisivo, in quanto lo Stato si trova istituzionalmente nelle condizioni più favorevoli per conseguire il superamento delle difficoltà frapposte dalla naturale limitatezza del mezzo alla realizzazione costituzionale volta ad assicurare ai singoli la possibilità di diffondere il pensiero con qualsiasi mezzo, rilevava l'esigenza di leggi destinate ad assicurare e disciplinare tale « possibilità potenziale », si chiede di conoscere quale sia stata e quale sia la attività del Governo affinché il Parlamento addivenga al più presto alla emanazione di tali leggi; e per conoscere — specialmente nell'imminenza della apertura del secondo canale televisivo — quali siano le direttive poste in atto affinché qualità effettive e permanenti delle trasmissioni siano l'obiettività e l'imparzialità nella

informazione, i programmi siano migliorati, le associazioni culturali, professionali, quelle sindacali e i partiti politici siano messi in grado di usufruire senza discriminazioni nè favoritismi di tale mezzo di diffusione ed esso diventi veramente strumento di cultura, d'informazione e di divertimento secondo lo spirito di libertà, di eguaglianza e di elevazione che ispira la nostra Carta costituzionale (464).

IV. Discussione dei disegni di legge:

1. Delega al Governo per la emanazione di norme relative alle circoscrizioni territoriali e alle piante organiche degli uffici giudiziari (1074-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

2. PARRI. — Scioglimento del Movimento Sociale Italiano in applicazione della norma contenuta nel primo comma della XIII disposizione transitoria e finale della Costituzione (1125).

V. Seguito della discussione del disegno di legge:

PARRI ed altri. — Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della « mafia » (280).

La seduta è tolta (ore 22).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari