

538^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 26 GIUGNO 1957

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente **MOLÈ**
del Vice Presidente **SCOCIMARRO**
e del Vice Presidente **CINGOLANI**

INDICE

Disegni di legge:			
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	<i>Pag.</i>		
	22243		
Deferimento all'approvazione di Commissioni permanenti			22243
Presentazione			22243
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1 ^o luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (1846) (Discussione):			
CROTTALANZA			22252
PORCELLINI			22259
		ROMANO Antonio	22269
		RUSSO Salvatore	22267
		Interrogazioni:	
		Annunzio	22272
		Seguito dello svolgimento:	
		GAVINA	22244
		Togni, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	22246

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

PRESIDENTE. La seduta è aperta. (ore 17).
Si dia lettura del processo verbale della seduta del 25 giugno.

MERLIN ANGELINA, *Segretaria*, dà lettura del processo verbale.

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

Annunzio di deferimento di disegno di legge all'approvazione di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge all'esame ed all'approvazione:

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

« Integrazione di fondi per l'applicazione delle provvidenze a favore delle imprese danneggiate a causa di pubbliche calamità » (2028), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che nella seduta di stamane della 11ª Commissione permanente (Igiene e sanità) sono stati esaminati ed approvati i seguenti disegni di legge:

« Concessione di un contributo straordinario di quindici milioni per l'organizzazione in Roma del XII Congresso mondiale di odontostomatologia » (1271-B), di iniziativa dei Senatori Benedetti ed altri;

« Esenzione del limite di età per la partecipazione dei sanitari, già in servizio di ruolo, ai concorsi previsti dal regio decreto 11 marzo 1935, n. 281 » (1981).

Presentazione di disegni di legge.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 25 giugno 1957, n. 444, concernente l'ulteriore proroga dei termini previsti dal secondo comma dell'articolo 3 del regio decreto legge 7 dicembre 1936, n. 2081, relativo al nuovo assetto delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale » (2031).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro della marina mercantile della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

MEDICI, *Ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEDICI, *Ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri ed ai bilanci di talune aziende autonome per l'esercizio finanziario 1956-57 » (2030).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro del tesoro della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Seguito dello svolgimento delle interrogazioni sui danni causati dal maltempo nell'Italia settentrionale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dello svolgimento delle interrogazioni sui danni causati dal maltempo nell'Italia settentrionale.

Il senatore Gavina ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GAVINA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, avrei anche fatto a meno di prendere la parola se per essere nato nelle vicinanze immediate dei luoghi sinistrati, se per essere il senatore responsabile, politicamente parlando, della zona colpita, non avessi sentito in me il senso preciso del dovere di aggiungere poche considerazioni a quelle già svolte in quest'Aula. Ho detto in scorcio di seduta che non avrei occupato più di dieci minuti. Manterrò l'impegno, l'impegno che deve essere sempre preciso e reciproco anche per una considerazione pratica: onorevole Ministro, sarò sintetico e non analitico. Mi compiaccio con il Ministro che una parte di analisi l'ha già fatta e sviluppata in luogo. Io ero a Roma giovedì scorso, subito dopo avvenuto il disastro e avevo scambiato qualche idea col Presidente della quinta Commissione onorevole Bertone, preoccupato nella mia venuta a Roma di promuovere ed ottenere un immediato interessamento legislativo. E poiché le assicurazioni avute allora si sono concretate in interventi diretti io lascio tutto l'antefatto e prendo atto con soddisfazione che l'azione parlamentare nel nascere è sfociata in una diretta comprensione di attività da parte del Governo e da parte del Ministro perchè — mi sia consentito di dire ed affermare — tale tempestivo intervento di funzionalità parlamentare ed azione governativa, penso sia valso a superare l'iniziale errore di attività di quei funzionari che sui posti dove avvengono le calamità credono di poter applicare un comune denominatore. Noi siamo in una zona del vecchio Piemonte, di gente che ha un senso della propria personalità per essere il 90 per cento dei coltivatori diretti! E quando lei, ono-

revole Ministro, ha detto: « non ho creduto opportuno di fare dei baraccamenti » ha compreso in pieno la psicologia di quella gente.

La mia critica sarà brevissima. Quando voi avete detto: non baraccamenti, avete centrato. Altra autorità locale la sera del disastro aveva creduto, preparando 50-100 posti-ristoro, di aver risolto il problema. Non aveva risolto niente. La gente lì è attaccata alla sua terra; è tradizionalmente coltivatrice diretta. Chi conosce la zona frastagliata sa che in una vallata vi è in un perimetro di 5 o 6 chilometri un piccolo proprietario con 4 o 5 pertiche qui e 4 o 5 pertiche più in là, cioè con un ettaro o due di terreno suddiviso in appezzamenti separati e non contigui. L'abbandonare il posto voleva dire abbandonare una parte della loro proprietà che poteva ancora essere salvata. Così il Ministro ha visto ed ha giustamente compreso che questa gente si preoccupa di non abbandonare la sua attività economica, ma anzi di riprendere, di rinascere. Se due dei tre appezzamenti di terreno sono distrutti ed uno è ancora in condizione di essere curato, bisogna stare sul posto, ci si adatta come si può, ma si rimane e si va a riprendere l'attività quotidiana. Questa è la psicologia della nostra gente.

È stato un disastro mai visto. A Robecco Pavese sono stati distrutti il campanile, la chiesa e il municipio, oltre a parecchie case danneggiate. Il campanile è stato tagliato a metà e la sua parte alta con la campana più grossa è stata trovata a 200 metri di distanza. A Vallescuropasso una delle vittime si trovava in casa con la famiglia: si stava per andare a pranzo, erano le 12,45. Un colpo di vento sbatte la porta, uno corre per chiudere ed è risucchiato lui e la porta e trasportato a 200 metri di distanza con il cranio rotto. È stato trovato sul luogo della caduta, morto e completamente spogliato.

Questa esemplificazione dà un'idea della realtà di fatto del cataclisma. Da un lato della collina vi è uno spiazzo di 500-600 metri dove sono state gettate dalla furia degli elementi le suppellettili casalinghe ed i corredi di vestuario, e là i superstiti andavano a cercarle.

La situazione è già illustrata e non la ripeto: case distrutte, famiglie senza più niente,

necessità di dare alla popolazione la possibilità di una ripresa lavorativa. Provvidenze che dovranno essere integrate, soprattutto anche da parte del Ministro dell'agricoltura, e che dovranno essere completate con provvedimenti finanziari.

L'onorevole Ministro ha parlato di acquedotto. A Robecco Pavese, che è ad una distanza dall'epicentro di Vallescuropasso di 8 o 9 chilometri in linea d'aria, non vi è acquedotto. Perciò non sarà tanto questione di ricostruire, quanto di prendere quei provvedimenti che possano dare l'acquedotto a Robecco Pavese.

Se dunque il bilancio delle vittime si riduce a 6 morti, se il bilancio dei feriti si riduce ad una quarantina in tutta la vallata dello Scuropasso, noi dobbiamo ritenere che l'inclemenza del tempo forse è stata benigna, perchè il disastro poteva essere maggiore. Non vi è una casa che non sia stata risucchiata e svuotata in pieno.

Il quadro della nostra zona è eminentemente agricolo, non è una zona industriale se non in piccola parte.

Piccola proprietà di contadini e di coltivatori diretti che lavorano e che bisogna tenere sul posto; la calamità non deve facilitare l'esodo della popolazione rurale. Ma senza voler far critiche eccessive, quando si dice che il problema è sociale ed è di Governo non si commette una esagerazione. È vero, onorevole Togni, che in questo caso non possiamo dare la colpa a voi direttamente di immobilismo ma mi sia consentito citare solo qualche caso, ad esemplificazione, per stare all'impegno preso di essere sintetico. Abbiamo o non abbiamo istituito il Magistrato del Po? Io ricordo e vedo al banco del Governo l'onorevole Romita nel 1952. Si è detto allora euforicamente che, per risolvere la questione del Polesine e di tutte le terre bagnate dal corso del Po, bisognava risalire alle sorgenti per giungere alla foce, per fare che cosa? Ricordo come fosse adesso che il nostro collega senatore Pucci aveva consigliato il dragaggio dei torrenti, per trovare il materiale necessario per quella che doveva essere l'autostrada Milano-Napoli. La verità è che avete fatto delle grandi chiacchiere ed i torrenti erano allora pensili e più ancora lo sono oggi. Il ministro Togni ha detto che i

funzionari hanno fatto il loro dovere; io non lo contesto, ma in questi dieci anni che cosa è stato fatto di organico e di risolutivo del problema padano?

Rileviamo e citiamo a modo di esempio: l'oltre Po è costituito da una acropoli che va su verso il Genovesato. Vi scorrono da sud a nord 4 torrenti e precisamente, cominciando da sinistra: la Versa, lo Scuropasso, la Ghia e la Staffara. Ricordo che quando ero ragazzo il torrente Versa a Stradella scorreva sotto il ponte su cinque arcate; oggi di cinque arcate quattro sono precluse dall'alveo del torrente. Così per lo Staffara a Voghera. Che cosa ha fatto il Genio civile di Pavia? Per il torrente Scuropasso si è dovuto alzare il ponte sulla ferrovia Piacenza-Alessandria. Le cose che dico, onorevole Ministro, debbono servire per dare materia a voi che siete l'esecutivo; noi dobbiamo criticare ed essere per voi il pungolo. È logico che le nostre popolazioni attendano dai loro parlamentari una tempestiva attività, in casi di emergenza. È ammissibile che per fare scorrere le acque del torrente Scuropasso si debba alzare il ponte anzichè abbassare il letto del torrente? Ordunque, il Genio civile che cosa ci sta a fare per la salvaguardia del patrimonio demaniale? Le stesse cose bisogna ripetere per l'ansa del Po che va da Rea alla frazione Parpanese del comune di Arena Po. Nella pianura dei comuni di Stradella e di Broni, se dovesse avvenire un'alluvione, avremmo un disastro incalcolabile, in una delle migliori pianure, delle più redditizie del nostro Paese. A Vergate ed a S. Giubatta 15 giorni prima di questo disastro che cosa è avvenuto? Un forte temporale ha fatto sì che il torrente non avendo lo sfogo necessario perchè completamente sopraelevato, ha rotto il terrapieno della ferrovia Alessandria-Piacenza e per tre giorni sono state interrotte le comunicazioni.

È quindi necessario, onorevole Ministro, dare anche una sferzata a coloro i quali anche localmente hanno la responsabilità non soltanto nei momenti di emergenza, ma continuamente e di ordinaria amministrazione, tenere contatto con le amministrazioni locali ed ascoltare e seguire le denunce che le popolazioni fanno di problemi concreti. Ad esempio, quando si è fatto presente che a Broni una società

538ª SEDUTA (pomeridiana)

DISCUSSIONI

26 GIUGNO 1957

vinicola con lo scolo dei residui d'acqua, che la voce pubblica indica inquinata perchè contiene residui per la lavorazione e sofisticazione dei vini, provoca la morte dei pesci nel fiume Po, perchè non si è provveduto?

Un po' ingenuamente, in una riunione di Sindaci interessati tenutasi nei primi mesi del corrente anno in Prefettura a Pavia, ai presenti, che denunciavano l'inconveniente lamentando il fatto del mancato intervento dell'Ufficio sanitario della Provincia, si è chiesto « se prima dell'attività industriale suddetta, si fosse mai verificata una simile pestilenza nelle acque del Po ».

La risposta insita di « no » prestabiliva la fonte e genesi del male che non avveniva prima. Oggi si è constatato che avviene e continua ad avvenire; è lecito allora dire che nulla avete fatto per impedirlo e che la denuncia è rimasta inascoltata.

Onorevole Presidente, mi perdoni, ancora tre minuti...

PRESIDENTE. No, senatore Gavina, lei aveva detto dieci minuti, mentre parla già da 25 minuti.

GAVINA. Facciamo un piccolo compromesso. Avrei avuto ancora poche cose da dire con una certa passionalità, come le ha dette il senatore Farina per le popolazioni della propria terra. Vi rinuncio e mi associo a quanto detto dal collega ieri. Ed allora, a conclusione, senza fare un esame analitico e rimanendo al sintetico, potrei riassumere in tre punti quelle che sono le necessità immediate alle quali bisogna provvedere. Se è vero quanto il collega Sereni questa mattina ha esposto al Senato, che cioè il male è insito nella politica che si è seguita in questi dieci anni, durante i quali non si è tenuta nel dovuto conto l'aspirazione di elevazione sociale, materiale e morale della classe favoratrice, per soddisfare invece i grossi interessi precostituiti, penso sia giunto ora il momento di provvedere ai bisogni delle popolazioni sinistrate e della zona dell'oltre Po, bisogni che, come ho detto, riassumerò in tre punti:

1. Anzitutto bisogna adottare provvedimenti di carattere di emergenza, sia per l'abitato

di Robecco, come per quello di Vallescuropasso e relative zone agricole.

2. Bisogna poi adottare provvedimenti a carattere complementare. La nostra è una zona eminentemente agricola: basterà l'accento alla situazione dell'alta valle Staffora che dal 1952 attende di essere riconosciuta come zona depressa per poter beneficiare della relativa legge.

Occorrono lavori pubblici in questa zona; occorre far funzionare e potenziare l'organismo della Magistratura del Po: istituire cantieri di lavoro.

3. Occorrono infine provvidenze per l'agricoltura, immediate, per la ripresa, ricostruzione e produttività dei vigneti distrutti.

Se questi problemi verranno affrontati, non saranno denari sprecati perchè daranno alla nostra zona una possibilità di ripresa: ripeto, particolarmente bisogna intervenire per la agricoltura.

Per concludere, non più una nota polemica ma umana: al ricordo delle sei vittime di Vallescuropasso, ai 40 feriti ed alle loro famiglie possa essere di conforto che nella calamità che li ha così crudelmente colpiti va il pensiero nostro di commosso cordoglio e la constatazione che tutti noi nel limite delle nostre possibilità abbiamo tempestivamente provveduto a lenire le conseguenze del disastro che li ha colpiti. (Approvazioni dalla sinistra).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, le dichiarazioni che ieri ho avuto l'onore di fare qui in Senato a nome del Governo, in merito agli eventi catastrofici che si sono verificati in Piemonte con inizio 16 giugno, nella provincia di Pavia con inizio 18 giugno e nel Delta del Po con inizio 20 giugno, hanno dato luogo ad una discussione veramente ampia, ma in genere molto serena ed approfondita.

Io ringrazio tutti coloro che nella discussione sono intervenuti dando con la loro parola incitamento, consigli e suggerimenti in una materia nella quale, per quanto un'ammini-

strazione e degli uomini cerchino di interpretare nel modo migliore le esigenze del momento, ovviamente la parola della solidarietà e dell'apporto tecnico è sempre la benvenuta. Mi limiterò a brevi risposte, perchè non vorrei tediare il Senato con il richiamare argomenti e con il ripetere elementi che io ebbi già ieri l'onore di esporre. Cercherò di attenermi alle cose, le più concrete, e soprattutto rileverò come le osservazioni più sostanziali che qui sono state fatte, hanno avuto per oggetto tre punti: uno relativo ad alcune mie frasi ieri dette circa la difficoltà di reperimento di lavoratori nel Polesine, in un primo momento, l'altro riguardante le eventuali responsabilità del passato, il terzo riguardante il programma.

Prima di passare ai chiarimenti del caso su questi punti, mi sia consentito rispondere anche a qualche particolare osservazione che ciascuno di voi ha fatto questa mattina. Prima ancora, però, di rispondere, vorrei ringraziare in modo particolare la Presidenza del Senato per aver collaborato in pieno alla decisione che è stata presa di mettere, con carattere di urgenza assoluta, all'ordine del giorno il provvedimento che io ebbi l'onore di presentare, e non dubito che altrettanta urgenza assoluta verrà deliberata per quanto riguarda il provvedimento relativo all'agricoltura, che ha avuto l'onore di presentare questa mattina al Senato, il collega onorevole Colombo.

Il senatore Sibille ha detto delle parole particolarmente sagge sulla fatalità degli eventi che hanno colpito il Piemonte, eventi direi imprevedibili, o quanto meno, che rientrano in quelle previsioni a grande distanza, che, per quanto possano mettere le organizzazioni e gli uomini in uno stato di preventiva difesa, quando intervengono, portano sempre a situazioni particolarmente rovinose.

Posso assicurare il senatore Sibille che se anche io ho parlato di ricostruire e di ripristinare, non ho minimamente inteso di ricostruire dove era e come era, perchè è evidente che, salvo alcuni casi — e mi riferisco, in questa ipotesi, soltanto al Delta padano — per tutto quanto riguarda il tracciato delle strade e i centri abitati che dovranno essere ricostruiti completamente, si approfitterà dell'occasione per cercare di ricostruire e costruire nelle con-

dizioni migliori, onde ovviare, per quanto è possibile, agli inconvenienti che hanno determinato, nella prima fase, questi danni e queste rovine.

Per quanto riguarda il Piemonte, mi è gradito darvi lettura delle ultime notizie che mi sono pervenute proprio alle ore 13 da parte del Provveditore alle Opere pubbliche di Torino, il quale mi comunica che a Torino e nelle valli il tempo è buono, i lavori procedono incessantemente in tutti i settori, e che a Uzio si sta aprendo una falla con degli escavatori per dare la possibilità alle acque di defluire, dato che l'apporto solido è stato così intenso da rendere il letto pensile. Con tali accorgimenti, si potranno ridurre gli allagamenti.

Nel contempo mi è gradito dare comunicazione delle notizie concernenti i lavori di ricostruzione degli abitati di Robecco Pavese e Vallescuropasso: i lavori per le riparazioni alle case vengono condotti a mezzo di sette imprese con oltre 200 operai; sono state riparate completamente 34 case e sono in corso di riparazione altre 26; le famiglie rientrate nelle abitazioni riparate fino a questa mattina alle ore 11, sono 41, per un totale di 126 persone; è stata iniziata la ricostruzione delle case distrutte, conformemente alle disposizioni che ebbi l'onore di dare venerdì scorso sul luogo e che sono state riconfermate in via formale, al mio rientro al Ministero.

Il senatore Bolognesi ha fatto alcune osservazioni che rientrano in quei tre punti che avrò l'onore di esaminare in ultimo.

Il senatore Pastore Ottavio ha parlato anch'egli di quei punti e si è riferito in modo particolare ai raccolti, per i quali credo che ogni discussione dovrà essere rinviata al dibattito che si avrà in sede di approvazione della legge presentata questa mattina. Aggiungo anche che, naturalmente, per ogni altro argomento che oggi non fosse stato affrontato o che gli onorevoli senatori riconosceranno opportuno affrontare in prosieguo di tempo, noi avremo occasione di ritornare sulla questione in sede di discussione anche della mia legge.

La senatrice Merlin ha parlato del Magistrato del Po ed io confermo che questo Magistrato esiste, e che ha delle funzioni diverse

dal Magistrato alle acque; quest'ultimo ha la funzione di Provveditore per il Veneto ed ha, oltre ai poteri dei Provveditori normali, anche altri poteri inerenti alla caratteristica particolare della zona veneta, così ricca di acque; il Magistrato del Po, che da poco ha preso possesso della sua carica, in relazione alla legge che il Parlamento ebbe ad approvare circa un anno fa, è colui che sovrintende a tutto il decorso di questo grande fiume italiano ed ha una funzione prevalentemente di studio, di orientamento e di coordinamento. Il Magistrato del Po è stato fin dal primo momento presente laddove occorreva studiare, concordare, disporre e lavorare.

Il senatore Reda mi ha chiesto un colloquio: sono onoratissimo di accordarglielo e rimango a sua disposizione se egli vorrà onorararmi della sua presenza al mio Ministero.

Il senatore Merlin Umberto — risponderò a lui alla fine di questo mio intervento — ha fatto un riferimento ad alcune proposte che sono state ventilate da parte della stampa, da parte di alcuni tecnici ed economisti. Sono proposte che riguardano la convenienza o meno, di salvare queste terre e quindi la possibilità o meno di evacuare le popolazioni, rinunciando alle terre. Stia tranquillo il senatore Merlin che, per quanto riguarda il sottoscritto, il Ministero dei lavori pubblici e l'attuale Governo, nessuna proposta di questo genere potrà mai essere presa in considerazione. Sono lembi sacri della nostra Patria che sono stati salvati dall'irrompere delle forze di natura ed il Governo ha il dovere di salvaguardarli per il bene e la vita delle popolazioni italiane. Il senatore Ferretti ha parlato di manutenzione, di inadeguatezza degli stanziamenti, di estensione delle provvidenze. Per quanto riguarda la manutenzione, egli può essere sicuro che sarà nostra cura, dopo questa nuova lezione che io ho avuto all'inizio della mia responsabilità di Ministro dei lavori pubblici, di cercare di renderla più efficace, più attiva, perchè è meglio spendere qualcosa di più, regolarmente e sempre, che trovarsi poi frequentemente a dover spendere di più e ad affrontare situazioni piuttosto tristi e dolorose.

CROLLALANZA. Non dipende da lei, onorevole Ministro, dipende dal suo collega Mini-

stro del tesoro che non le dà i fondi sufficienti per la manutenzione idraulica. Questa è la verità.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Quando ho preso visione, nel limitato tempo a mia disposizione, della situazione, mi sono proposto alcuni obblighi, alcune direttive; la prima di queste è di finire i lavori che sono stati cominciati. Ci sono troppi — il Senato mi permetta questa breve parentesi — lavori che sono cominciati e che non sono terminati; vanno rovinandosi nel tempo. Sicchè quando dovranno essere ripresi, le spese saranno certamente superiori. La seconda esigenza è quella di mantenere le opere pubbliche che sono state costruite attraverso il sacrificio del pubblico denaro e dei cittadini. Perchè la manutenzione regolare può consentire poi, a lungo andare, dei notevoli risparmi, e siccome possono esservi delle difficoltà di bilancio, io, per parte mia, sono disposto a sacrificarmi sulle nuove costruzioni e sulle nuove iniziative purchè questo vada a beneficio di un perfetto mantenimento delle opere che sono state nel frattempo costruite.

Il senatore Sereni ha voluto dire qualche cosa non perfettamente serena. Egli ha voluto dire che io mi sono limitato a parafrasare quanto meno, se non a ripetere o a leggere — peccato che non abbia letto, perchè ieri avevo ben pochi appunti cui affidarmi — gli elementi tecnici presentatimi dai miei funzionari. E non avrei aggiunto quella parte più propriamente attinente alla responsabilità del Ministro, che egli si sarebbe attesa. Può darsi che io l'abbia deluso ed egli può essere sicuro che questo non ho fatto intenzionalmente, ma può essere anche sicuro di una cosa: nessuno più di me stima i propri collaboratori, i propri tecnici. Ogni qualvolta ho avuto l'altissimo onore di presiedere un Ministero, ho sempre considerato i miei collaboratori, dai più alti ai più modesti, come dei preziosi alleati, degli strumenti di primissimo ordine senza dei quali il Ministero non può funzionare, ma ho anche sempre ritenuto che il Ministro avesse la funzione di coordinamento, di stimolo e di direttiva. E non credo, per quanto gli anni possano essere passati anche su di me, di avere rinunciato minimamente a questa funzione di

coordinamento e di stimolo. Io tengo ad assumere sempre le mie responsabilità ministeriali, anche se a queste cerco di chiamare per condividerle, gli uomini che con me lavorano e verso i quali ho riconoscenza, oltre che fiducia.

Può darsi che le esperienze del senatore Sereni siano diverse, non so; comunque lo posso tranquillizzare che quanto è stato oggetto della mia esposizione di ieri, corrispondeva pienamente ai miei sentimenti, alle direttive che io intendo dare all'amministrazione, che ho l'alto onore di presiedere, e che rispondono pienamente alle mie convinzioni e alla mia volontà.

Arrivati a questo punto, consentitemi di leggervi, anche per tranquillizzare l'onorevole senatore Merlin, gli ultimi due comunicati. Sono i comunicati che il Magistrato alle acque mi fa periodicamente pervenire a distanza di poche ore, per tenere al corrente il Ministero dell'andamento della situazione nel Polesine e, in questo caso anche dell'Adige. L'ultima comunicazione relativa al Polesine, dice: « Alle ore 11 di questa mattina — il comunicato mi è pervenuto al banco del Governo quando stavamo ascoltando gli onorevoli senatori che illustravano le loro interrogazioni — lungo la seconda linea di difesa si è rafforzato il rilevato nel tratto tra il Po di Goro e Scalogozzi, dove le acque hanno investito il rilevato stesso, il quale ha ancora un notevole franco sul livello d'acqua finora raggiunto. È in corso di rafforzamento la terza linea di difesa provvisoria da Taglio di Po a San Basilio. Lungo la retta di Po di Goro prosegue l'annegamento di pretrame che riduce progressivamente il varco apertosi nei giorni scorsi. Lungo il Po grande, nessuna notevole emergenza da segnalare. Il fiume decresce molto lentamente. Nell'alto corso del Po, nelle regioni piemontesi e lombarde, il livello del Po è ancora alquanto elevato a causa delle piogge cadute sui bacini montani degli affluenti ». La comunicazione pervenutami alle ore 15 in merito all'Adige da parte del Magistrato alle acque di Venezia, dice: « I livelli idrometrici dell'Adige si mantengono in tutto il suo corso pressochè stazionari e poco sopra il segno di guardia. A Trento il cielo è sereno e l'altezza idrometrica è di soli 20 cen-

timetri sopra la guardia. A Cavarzere, l'altezza idrometrica supera di 180 centimetri, circa, la guardia. È stata iniziata la vigilanza alle arginature, ma nessuna emergenza è per il momento da temere o da segnalare ».

È da notare, come prima ho letto, che a Cavarzere siamo a 180 centimetri circa oltre la guardia, ma il limite massimo precisa il Magistrato del Po, è di 3 metri e 50. Premesso questo, per concludere brevemente questa mia risposta, io torno alle premesse, e cioè al fatto che qui sono stati più o meno incentrati tutti gli interventi su tre punti: il primo relativo ad una frase che io ebbi ieri a dire circa le difficoltà di reperimento della mano d'opera. Su questo punto si è molto parlato, ma, guarda caso, proprio il senatore Sereni ha fatto giustizia di tutte le osservazioni e le confutazioni su quanto io ebbi a dire, perchè proprio il senatore Sereni ha ammesso che vi è stata la difficoltà volontaria di reperimento di questi operai o lavoratori per provvedere alle prime opere di emergenza dovute a situazioni che non è il caso, credo, di stare qui ad analizzare. Questo vorrei dire in modo particolare anche al senatore Merlin, che stimo fraternamente; egli è un uomo che fa onore al Veneto come fa onore al Senato, ma la politica del « volemos bene ad ogni costo » è un errore. Quando c'è qualcosa da dire, ce la dobbiamo dire; il Parlamento è fatto per questo.

Ciò non toglie che una parte e l'altra possano avere le proprie ragioni: il Parlamento esiste per questo. Noi abbiamo la responsabilità dell'esame e delle decisioni relative, ma il voler nascondere in ogni modo la testa sotto l'ala, credo che non sia nè opportuno nè conveniente.

Consentitemi, poichè ho il piacere di avere qui il resoconto stenografico del mio intervento di ieri, di rileggere quanto ieri dissi: « A tale riguardo debbo dire con estrema chiarezza che i nostri dirigenti e tecnici si trovavano di fronte a una strana situazione: cioè alla impossibilità di reperire sul posto alcune centinaia di lavoratori, i quali non vollero prestare la loro opera. È, questa, una cosa che va detta. Io non vado ad indagare quali siano le cause, se siano di carattere politico oppure sinda-

cale, ma io so che quando la casa brucia o la nave va a fondo, colui che si rifiuta di prestare la sua opera è un disertore, è un traditore della causa della civiltà, della causa della difesa comune». L'onorevole Sereni, a questo punto, interruppe: « Lo dica agli agrari! ». Ed il sottoscritto aggiunse: « Se lei fosse stato alla riunione che ho tenuto nella Prefettura di Rovigo, si sarebbe reso conto che non ho mancato di dire qualche cosa a tutti... ».

PASTORE OTTAVIO. Perchè in Parlamento ha parlato soltanto delle colpe eventuali dei braccianti e non delle colpe degli agricoltori?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. O lei non c'era, o lei improvvisa. Io sto leggendo il resoconto stenografico del mio intervento di ieri: giudichi lei se questo non ho detto.

ROFFI. Fu una interruzione del senatore Sereni ad indurlo a dire anche questo.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Lei vorrebbe addirittura precorrere le intenzioni. « Anzi — proseguivo — poichè il Presidente degli agricoltori è intervenuto alla riunione, a lui ho detto qualche cosa di particolare. Non bado, ho detto, alle cause, ma credo che in situazioni come queste, alle quali è legata la vita di tante persone e sono legate ricchezze immense, danni notevoli ai raccolti sarebbero stati evitati se vi fosse stato un maggiore amore per questi raccolti, ricchezze della Patria e del nostro Paese ».

Ed aggiungevo ancora: « Evidentemente, il Ministro dell'agricoltura ed il Governo, non mancheranno di tenere presente tutto questo al momento in cui verranno richieste le indennità relative ai raccolti, che potevano essere salvati e che non si sono voluti salvare, forse anche per una mentalità un po' abitudinaria e speculativa, secondo la quale, di tanto in tanto, il Po periodicamente straripa, per cui lo Stato è costretto a pagare i danni ».

Credo che non vi sia nulla da aggiungere. Se gli onorevoli senatori vogliono altri particolari, sono disposto a fornirli alla prossima occasione, quando discuteremo la legge, ed allora forse troveremo che le cose sono state più

incresciose di quanto io ieri, con molto senso del limite, ho avuto l'onore di esporre, perchè ho sentito il dovere di non tacere anche quello che è un punto meno chiaro in una vicenda luminosa. Infatti, senatore Merlin ed onorevoli colleghi, ci mancherebbe altro che episodi di questo genere che riguardano, vivaddio, delle infime minoranze, potessero toccare il generoso popolo del Polesine! Ma noi lo conosciamo, lo abbiamo visto, lo abbiamo conosciuto anche in altre occasioni e sappiamo benissimo che il popolo del Polesine è un popolo di generosi, che amano la propria terra come la propria Patria. Sono, però, episodi, questi, che tutti noi, senza preconcetti, così, come io nessun preconcetto ho avuto nell'esporre nel modo migliore questo doloroso punto, dobbiamo cercare di evitare, perchè indubbiamente non fanno onore a nessuno, nè a coloro che possono aver creato uno stato d'animo di questo genere, nè a coloro i quali, forse a torto, di questo stato d'animo e di questa azione possono essere imputati.

Secondo punto: responsabilità. Ma, onorevoli senatori, vorrete consentirmi di aver dato la precedenza all'azione, all'esigenza di intervento più immediato.

Ho ritenuto mio dovere, di fronte a questo susseguirsi di dolorosi fenomeni che hanno colpito quasi tutta l'Italia settentrionale, di vedere subito quali potevano essere i mezzi per porvi rimedio e, in prosieguo di tempo, avviare a questo ripetersi di tragedie.

Non credo che possa parlarsi di responsabilità. Si potrà parlare forse di differenti punti di vista, di interpretazioni tecniche diverse, comunque, per quanto mi riguarda, sono a disposizione del Parlamento per qualsiasi ulteriore prescrizione.

E veniamo brevemente al terzo punto, il programma. Dopo avere brevemente chiarito, prendendo l'avvio della giusta osservazione del senatore Sibille, che il Ministero non intende minimamente ricostruire pari pari, anche se nel programma che giustifica lo stanziamento, e quindi le disposizioni interne amministrative, si è dovuto far riferimento ai danni accertati, dirò che sul programma si è parlato di inadeguatezza. Ora, bisogna avere senso del limite. Badate che le cifre che sono state qui rife-

rite, indubbiamente in perfetta buona fede, da qualche onorevole senatore, anche se quel collega le ha rilevate per l'occasione da « 24 Ore » o da qualche altro giornale che, sempre in buona fede, ha ripetuto queste cifre, sono in gran parte esagerate. I preventivi che, almeno per quanto riguarda i lavori pubblici e le proprietà private che rientrano nella competenza dei lavori pubblici, sono stati valutati da organismi tecnici che non avevano alcun interesse a mettere una lira di meno, ma, eventualmente, una lira di più, perchè nell'incerto bisogna vedere di far fronte anche ai probabili o possibili contrattempi, preventivi che riguardano il Polesine, la provincia di Pavia e il Piemonte, ammontano ad un complesso di 21 miliardi e 333 milioni. Ma questa cifra prevede anche alcune opere che possono rientrare nei normali stanziamenti di bilancio e comunque nei precedenti stanziamenti relativi alla legge sui fiumi, che avete avuto la bontà di ricordare e che ha una ulteriore applicazione di nove anni, in quanto siamo nel terzo anno di validità.

Ancora, questa cifra prevedeva l'intervento totale al 100 per cento da parte dello Stato. Io non sono ottimista sulle possibilità di rivalsa dello Stato là dove compiendo in via di urgenza tali opere, ha un diritto di rivalsa del 20, 30, 40 o 50 per cento sui Comuni, le Province o i privati; non sono affatto ottimista, perchè l'esperienza della legge n. 9 del 1952 è stata perfettamente negativa. Posso dirvi, però, che i rimborsi finora non sono venuti, tranne delle inezie.

Fatta una revisione completa e pur mettendo in valutazione l'intero programma, secondo tutte le richieste pervenute dal Provveditorato di Torino, dalla delegazione dell'A.N.A.S. di Torino per il Piemonte, dal Genio civile di Pavia e dal Magistrato alle acque, con i 18 miliardi compresi nella legge, noi siamo al coperto, integrando questa somma con alcuni miliardi che riguardano, come ho detto, stanziamenti ordinari di bilancio e residui impegnabili della legge sui fiumi. A questo si aggiunga, per completare il quadro, che due miliardi circa, relativi alla difesa a mare, non sono sulla legge del Ministero dei lavori pubblici, ma sono compresi nel disegno di legge che

è stato presentato questa mattina dal Ministro dell'agricoltura, o meglio, ne sono compresi 1.500 milioni, perchè noi interverremo con soli 500 milioni.

In ogni modo posso dichiararvi, onorevoli colleghi, che, salvo imprevisti, non prevedibili al momento attuale, quanto questa calamità ha distrutto o rovinato di beni statali veri e propri, di beni provinciali, di beni comunali e privati, di povera gente anche proprietaria di case, verrà tutto ricostruito da parte dei nostri uffici, da parte del Genio civile attraverso i fondi di questa legge, prendendo noi addirittura in partenza l'iniziativa, salvo che i proprietari non rinuncino ad essa e la rifiutino.

Credo che, modestamente, più di questo non si potesse fare; se vi saranno imprevisti, complicazioni, noi saremo qui, sempre, per rivedere le nostre decisioni: il Parlamento è indubbiamente sovrano ma vorrei, così come vi è stata una parola di commossa solidarietà da parte di tutti i settori, anche laddove si è fatta qualche critica un po' pesante, così come da parte di tutti gli intervenuti si è elevato un pensiero veramente commosso e solidale nei confronti delle popolazioni così duramente colpite, vi fosse anche un senso di fiducia per i provvedimenti che sono stati deliberati e che il Parlamento è chiamato ad approvare.

Si è parlato, infine, del bradisismo e di altri fenomeni; ebbi l'onore di dirlo ieri, lo ripeto: noi oggi non possiamo non dare immediata attuazione al programma che, ad esempio, per il Delta del Po, è stato annunciato, cioè il rafforzamento ed il rialzamento dei 137 circa chilometri di argine, più le difese a mare, sì da poter elevare questa barriera, la quale completa (e avevano ragione coloro i quali notavano una sfasatura nel tempo, dovuta al fatto che le opere umane non possono essere tutte contemporanee, a parte la questione dei mezzi) e conclude le opere di rafforzamento agli argini del Po, che sono state fatte in Lombardia ed in Piemonte, sì che per quanto è umanamente e tecnicamente possibile, questo grande fiume, che è una ricchezza ed una bellezza del nostro suolo, non finisca con il trasformarsi periodicamente in una minaccia ed in una rovina.

Il bradisismo sarà dovuto al metano, non sappiamo; questo abbassamento del suolo che è continuo, progressivo, noi lo studiamo ed infatti abbiamo assegnato ad un comitato di tecnici del nostro Paese lo studio di questo caso e non mancheremo di vigilare e di seguire la questione, in modo che al più presto, anche su questo fenomeno, possa esser detta una parola. Io credo di poter assicurare, almeno per quanto mi riguarda e per il tempo che resterò a questo dicastero, che porterò le conclusioni in Parlamento.

Questo precisato, io ringrazio in modo particolare i senatori Farina, Merlin, Roda, Sibille, Ferretti e Gavina per le parole veramente cordiali che essi hanno voluto riservare al mio Ministero. Questo riconoscimento ambito dell'impegno che vi è stato da parte del mio Ministero e che potrà, in prosieguo di tempo, essere più intenso e continuo, sarà di sprone e servirà, così come le parole che sono state dette, ad unire tutto il Senato nella volontà concorde, al di sopra di qualunque particolare visione, di portare a questi nostri fratelli, a queste nostre regioni, la solidarietà vera, concreta ed operosa del Governo d'Italia. (*Applausi dal centro*).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 » (1846).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Crollanza. Ne ha facoltà.

CROLLANZA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, dopo l'appassionata discussione che si è svolta in quest'Aula, in conseguenza dei nuovi disastri abbattutisi sul nostro Paese, con le alluvioni del Piemonte e del Polesine e con la tromba d'aria del Pavese, i tempi ormai stretti dei nostri la-

vori ci impongono di dare inizio senz'altro al dibattito sul bilancio dei trasporti.

Il senatore Corbellini, Presidente della 7ª Commissione, ha ritenuto, nella sua pregevole e quanto mai chiara relazione, anzichè diffondersi sugli aspetti contabili del bilancio, di prospettarci un quadro veramente interessante della situazione ferroviaria italiana in rapporto alla concorrenza che la strada fa alla rotaia, e di indicarci i lineamenti di quello che potrebbe essere l'assetto organico sia dell'azienda dello Stato che delle ferrovie in concessione alle aziende private.

Io quindi mi guarderò bene dal seguire un criterio diverso da quello da lui prescelto, convinto come sono che, in questo momento, uno dei problemi che appassiona maggiormente l'opinione pubblica ed i tecnici, specialmente dopo l'impostazione del piano di costruzioni autostradali, è proprio quello della concorrenza della strada alla rotaia e del modo come fronteggiarla per arrivare al risanamento del bilancio delle ferrovie dello Stato.

Basta sfogliare le riviste tecniche e seguire determinati giornali per rendersi conto della ampiezza della polemica e delle varie tesi che l'alimentano. Però prevale — e ciò è giustamente sostenuto anche dal nostro relatore — il concetto che siano da considerare superate solo quelle ferrovie che risultino invecchiate nei loro impianti, che non rispondano più neanche alle esigenze di carattere locale e che spesso noi scorgiamo percorse da treni che avanzano a passo di lumaca, composti da primitive vetture, che lasciano intravedere dai finestrani la mancanza quasi assoluta di viaggiatori. È evidente che tali ferrovie non hanno più ragione di essere.

Il Ministero dei trasporti, per la verità, non da oggi si è reso conto del problema, come è dimostrato dal disegno di legge, disposto a suo tempo, per l'ammodernamento delle ferrovie concesse alle società private, e per lo smantellamento di quelle che non hanno più ragione di essere.

Le cifre che ci indica il relatore a tale riguardo sono molto significative: su 6.933 chilometri di linee concesse la legge del 2 agosto 1952, n. 921, dovrebbe operare sul 42 per cento di

essi, e cioè su ben 2.270 chilometri. Attualmente risultano soppressi già 1360 chilometri, pari al 20 per cento. Un discreto numero di chilometri, dunque, di ormai anacronistiche linee, non è più in esercizio, nonostante le agitazioni spesso artificiali delle popolazioni. E bene ha fatto lei, onorevole Ministro, a resistere, a tener fermo su certi provvedimenti, perchè allorquando subentra la preoccupazione della impopolarità non si amministra saggiamente. In un settore come questo il mollare avrebbe ulteriori gravi ripercussioni sul piano economico e finanziario delle gestioni.

A proposito di ferrovie concesse, devo dare anche atto al Ministro dell'opportuna iniziativa, felicemente varata, del disegno di legge che consentirà l'ammodernamento della rete delle Sud-Est, che oggi risulta deficitaria per-

chè non più rispondente, in alcuni tronchi, alle esigenze delle popolazioni e di una regione, la cui intensa economia agricola, costretta a smaltire i suoi prodotti a distanza, sia nelle regioni del Nord che del Centro Europa, ha bisogno di mezzi rapidi di comunicazione e di agevoli istradamenti sulla rete delle ferrovie dello Stato. È da considerare poi che alcuni di questi tronchi — mi riferisco in modo particolare a quelli della vecchia linea Bari-Locorotondo — servono grossi paesi, la cui popolazione si serve ancora intensamente delle ferrovie, nonostante i servizi integrativi automobilistici. Ciò sta a dimostrare che il Governo, in questo caso, ha avuto felice percezione nel mantenere in piedi per modernizzarla una rete che sarebbe stato un errore sopprimere.

Presidenza del Vice Presidente SCOCCIMARRO

(Segue CROLLALANZA). Il relatore però fa presente che purtroppo, nel settore delle ferrovie concesse, i 18 miliardi che erano destinati per l'ammodernamento, sono ormai in gran parte o totalmente impegnati; per cui si renderebbe necessario — e il Senato non può non associarsi alla richiesta, certo di rendere un servizio al Ministero dei trasporti — che gli altri sei miliardi occorrenti siano concessi dal Tesoro per assicurare il completamento del programma predisposto.

Dopo le ammissioni ed i riconoscimenti, c'è da chiedersi, però, onorevole Ministro: si è smantellato abbastanza? Io ho l'impressione di no; e temo che alcune compiacenze tuttora vi siano.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Direi resistenze, più che compiacenze.

CROLLALANZA. Compiacenze a quelle che considero ingiustificate resistenze. Onorevole Ministro, so che lei è in questo ordine di idee; cerchi allora di vincere queste resistenze, per-

chè non farà soltanto gli interessi dello Stato, ma anche di quelle popolazioni, in quanto darà loro dei servizi più efficienti che non faranno certo rimpiangere le ferrovie che saranno abolite.

Vorrei poi chiedere all'onorevole Ministro se, oltre alle ferrovie in esercizio, non sia il caso, prendendo il coraggio a due mani, di sospendere anche l'ulteriore costruzione di alcune linee, iniziate nei decenni passati e che oramai risultano completamente superate. Mi riferisco sia alle ferrovie in concessione, sia a quelle dello Stato, che sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Naturalmente un così vasto programma di ammodernamento e di smantellamento delle ferrovie superate dai tempi e dalle circostanze, presuppone una impostazione adeguata dei servizi automobilistici, e tale impostazione, a sua volta, richiede una adeguata sistemazione stradale.

Per quanto si riferisce alla viabilità, il discorso certamente va ripreso in altra sede,

ciò che mi riservo di fare, ancora una volta, allorchè discuteremo il bilancio dei lavori pubblici. Alcune cose però si possono dire anche in questa sede, onorevole Ministro. Per esempio, si può chiedere a lei se non sia giunto il momento di studiare organicamente il piano delle autostazioni, non soltanto nelle grandi città, come auspica il nostro relatore, ma in tutti quei centri dove il traffico degli autoservizi sia tale da giustificarlo. Negli abitati, invece, e lungo i vari percorsi serviti da poche autolinee sarà sufficiente la costruzione di semplici pensiline per proteggere, nelle attese, i viaggiatori dalle intemperie. Non è giusto che i concessionari, specialmente i grossi, che hanno ormai delle sinecure, attraverso servizi molto redditizi, si sottraggano ad esigenze così inderogabili. Comunque, non dovrebbe essere difficile, da parte del Ministero, l'imposizione della costruzione delle autostazioni, o in consorzio, nei casi di grandi città, dove parecchi sono i concessionari, o per opera del singolo concessionario se questi ha il monopolio della zona.

Alcuni per la verità, di loro iniziativa, vi hanno già provveduto. Si tratta di gente intelligente e capace, che sa fare il suo mestiere, che sa non soltanto guadagnare, ma anche spendere. Purtroppo, però, non tutti posseggono questi requisiti. In tal caso spetta al Ministero l'adottare quei provvedimenti che ormai l'intensificata motorizzazione dei servizi di linea impone come un'assoluta necessità.

Un'altra cosa vorrei segnalare ed è l'eccessivo affollamento, oramai divenuto consuetudinario, nelle autovetture di molti servizi di linea.

Smantellati i tronchi ferroviari, rimasti in alcuni casi padroni del campo, certi concessionari si lasciano prendere dalla ingordigia del guadagno e, tra i sedili, usano applicare gli strapuntini; per cui vi sono dei viaggiatori costretti ad accovacciarsi nel corridoio, soffocati per giunta da coloro che sono costretti a viaggiare in piedi. Ora, se le ferrovie devono cedere il posto, in alcune linee, agli autoservizi, bisogna che questi funzionino senza far rimpiangere i servizi soppressi.

Per concludere questa parte del mio intervento, le dirò, onorevole Ministro, che se non ho esitato a rivolgerle premure per spiantare le ferrovie superate, devo anche sollecitarla a portare a termine quelle in corso di costruzione, che un diligente esame panoramico, fatto a suo tempo dall'apposita Commissione, ritenne meritevoli di essere completate ma i cui lavori si svolgono da anni con il rallentatore. Mi riferisco in modo particolare, perchè non posso dimenticare di essere senatore della Puglia, alla vecchia tramvia in corso di trasformazione in ferrovia a scartamento ordinario elettrificata, con caratteristiche non dissimili da quelle delle ferrovie statali.

Qui, se mi consente, onorevole Ministro, io vorrei ricordarle — non certo per metterla in difficoltà — che nel suo discorso dell'anno scorso sul bilancio dei trasporti, il 4 luglio, ella, molto cortesemente, rispondendo a me e al senatore Jannuzzi, ebbe a dire precisamente: « Per quanto riguarda la Bari-Barletta ho già trattato il problema. Aggiungerò che sono stati reperiti i fondi che erano necessari, cioè a dire 850 milioni. Il progetto esisteva, occorreano i fondi. Si è verificato un arresto della pratica, anche in relazione alle ultime elezioni amministrative, in quanto vi è di mezzo l'intervento del Comune. Si tratta di deliberazioni del Comune non ancora perfezionate, per l'acquisto delle aree... ». E infine: « Gli 850 milioni sono stati trovati, e, uniti ai fondi precedenti, permettono ora l'esecuzione dell'opera ».

Ma, onorevole Ministro, da allora è passato un anno e l'attività costruttiva per quell'opera s'è sviluppata di poco, tant'è che non s'è raggiunto ancora il capolinea di Bari, pur risultandomi approvato, dagli organi competenti delle Ferrovie dello Stato, di concerto con l'Ispettorato della motorizzazione, il progetto di variante del tronco terminale. Contrariamente poi alle assicurazioni che ella ebbe cortesemente a darmi lo scorso anno, sembra che mancherebbero ancora un miliardo e mezzo, che dovrebbe essere fornito dal Tesoro, per assicurare l'effettivo completamento dei lavori, ed il contributo di 500 milioni, da parte della Cassa del Mezzogiorno, in base agli accordi presi a suo tem-

po, per fronteggiare la maggiore spesa che deriva dal trasferimento del capolinea in Bari, dalla vecchia stazione di via Napoli a quella centrale delle Ferrovie dello Stato. Non so fino a che punto queste notizie largamente diffuse siano esatte. Lei certamente, nel suo prossimo discorso non mancherà di fornire notizie precise al riguardo. Comunque, poiché sono convinto che ella desidera, come noi, che la ferrovia sia portata a termine al più presto, oso sperare che vorrà assicurare i pugliesi che la ferrovia avrà i fondi necessari non soltanto per essere completata nel suo armamento, ma anche nella elettrificazione su tutto il percorso da Barletta a Bari; assicurando anche che non mancheranno i fondi per l'acquisto del materiale rotabile che, si afferma, non sarebbe stato ancora commissionato. A distanza di decenni dall'inizio dei lavori, non è più concepibile nè ammissibile che per la trasformazione della Bari-Barletta debbano sorgere ancora difficoltà. La sua diligenza, onorevole Ministro, sarà opportuno che lubrifici qualche ingranaggio che non funziona.

Sempre nel settore delle ferrovie concesse vorrei chiederle, onorevole Ministro, fino a che punto sia esatta la notizia, diffusa dai giornali, che si sarebbe abbandonata l'iniziativa di realizzare per le Olimpiadi il nuovo tronco della Metropolitana di Roma. Indipendentemente però dalle Olimpiadi, è da considerare che la metropolitana è una esigenza inderogabile per la Capitale, dove si circola male, e si circherà sempre peggio di anno in anno. Basta seguire l'immatricolazione delle macchine per rendersene conto. In questa situazione ogni mese perduto nella progettazione e nel reperimento dei fondi, è da considerare atto d'incomprensione, se non di irresponsabilità — perchè escludo che ci possa essere un Ministro che non abbia senso di responsabilità di fronte a questo problema — per una esigenza dalla quale non si può più prescindere.

Ed ora passiamo al settore delle ferrovie dello Stato, per le quali, onorevole Ministro, ella giustamente ha posto sul tappeto il problema del risanamento del bilancio. Noi abbiamo ascoltato con molto interesse quello che ci ha

dichiarato in Commissione. Lei ha perfettamente ragione nel cercare di scaricare il bilancio di quegli oneri che non sono pertinenti all'azienda stessa, perchè derivanti da incombenze di altre amministrazioni.

Quest'anno con tale impostazione ha ottenuto il primo risultato, assicurandosi un contributo di una certa importanza da parte del Ministero del tesoro, il quale ha dimostrato in tal modo concretamente di essersi reso conto di questa esigenza; ma ciò non basta, perchè il giorno che si fossero assicurati tutti i rimborsi, per le prestazioni eseguite dalle ferrovie dello Stato per conto di altre amministrazioni, il bilancio non raggiungerebbe egualmente il pareggio, senza l'emanazione di organici provvedimenti di ordine tecnico ed economico.

Anche nella rete statale vi sono tronchi ferroviari invecchiati, superati dal progresso e dalla concorrenza della strada. Il relatore, che nel dopo guerra fu Ministro dei trasporti, del resto, con molta lealtà, ha riconosciuto che, purtroppo, nella ricostruzione, anche le ferrovie dello Stato sono state ricostruite con i vecchi schemi. Egli ha spiegato, d'altra parte, che non si poteva fare diversamente, ed ha ragione, perchè in quel periodo, con le strade dissestate e la carenza di autoveicoli e di benzina, urgeva comunque rimettere in efficienza la rete ferroviaria; e quindi mancava il tempo per studiare soluzioni diverse e adottare accorgimenti tecnici nella ricostruzione, nonchè valutare, con piena cognizione di causa, la opportunità della riattivazione di alcuni tronchi, che probabilmente finiranno con l'essere abbandonati. Sta di fatto che, anche per le Ferrovie dello Stato, il problema è di ammodernamento, sia delle sedi e dell'armamento, che degli impianti meccanici e del materiale di trazione.

Molto opportunamente il relatore a questo riguardo ci sottopone cifre istruttive ed eloquenti dalle quali risulta che, per arrivare alla consistenza del 1938, mancano ancora 12.000 carri merci, dei quali peraltro 6.000 sono già ordinati.

Risulta ancora che il fabbisogno per le vetture viaggiatori dei vari tipi — tenuto conto che, nonostante la concorrenza della strada, vi è

un incremento viaggiatori del 100 per cento — è di 80.000 posti, dei quali però 50.000 sono stati già finanziati, se non sbaglio, con la legge del 1956, o con il prestito della Svizzera.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È una operazione interna dell'amministrazione.

CROLLALANZA. Il problema è dunque di valorizzare alcuni tronchi, cioè di ringiovanire alcune linee ferroviarie, negli impianti e nel materiale di trazione, per indurre i viaggiatori a preferirle ai servizi automobilistici.

Sono convinto che le ferrovie sono tutt'altro che superate, specialmente nei viaggi a lunghi percorsi, ma esse vanno modernizzate, potenziate, rese sempre più confortevoli. Raggiunti tali obiettivi la concorrenza della strada non deve e non può far paura, nemmeno a seguito della realizzazione di una vasta rete autostradale; perchè anche i trasporti merci a distanza che si faranno su tali arterie saranno ben diversi da quelli che le ferrovie assorbiranno anche nell'avvenire.

Il relatore ci informa che vi sono ancora 4 mila chilometri di linee deficitarie sui 17 mila dell'intera rete. Egli per tali tronchi vorrebbe, così come si pratica per altri servizi pubblici, che lo Stato concedesse dei contributi di esercizio, in quanto essi rimarrebbero in vita solo perchè assolvono a funzioni sociali. Non sarebbe quindi giusto, secondo il relatore, che le ferrovie dello Stato ne subissero ulteriormente il danno.

Ma ciò, se costituirebbe un vantaggio per le ferrovie, si risolverebbe, onorevole relatore, per il bilancio dello Stato in una partita di giro...

CORBELLINI, *relatore*. Anche quella di prima era una partita di giro.

CROLLALANZA. Siamo d'accordo, ed appunto per questo ho detto in precedenza che non bisogna fermarsi soltanto alle partite di giro, come quelle dei rimborsi per prestazioni effettuate per conto di altre amministrazioni. Il problema è un altro. Bisogna far prevalere la mentalità industriale. Una azienda co-

me quella delle ferrovie deve muoversi con siffatta mentalità, non soltanto nel chiedere contributi allo Stato, nel caso di servizi effettuati per suo conto, ma anche nel dare struttura idonea e redditizia alla propria organizzazione, che è appesantita ancora da troppi inceppi burocratici, specie alla periferia, dove i Capi compartimento hanno limiti assai modesti di competenza, che impediscono loro ogni eventuale utile iniziativa. Occorre che, come in ogni azienda industriale, anche nelle Ferrovie dello Stato vi siano alla periferia reparti di studio per lo sviluppo del traffico, intesi ad individuare le concorrenze che si manifestano, le deficienze che si riscontrano, ed i mezzi per ovviarli, aventi alle dipendenze dei veri procuratori di merci, a simiglianza di quanto praticano le imprese di autotrasporti.

Per la verità, qualche cosa in questo senso, in alcuni Compartimenti si è fatto, con soddisfacenti risultati. È necessario ora procedere ad una normalizzazione di tali iniziative isolate, estendendole sulla base di una vera e propria organizzazione commerciale, elastica ed aderente alle necessità. Nelle ferrovie dello Stato non vi devono essere soltanto, come in effetti vi sono, degli ottimi tecnici, ma anche degli esperti in problemi economici, capaci di attivare i traffici e di fare, a loro volta, concorrenza agli autotrasporti.

Per quanto poi si attiene al Mezzogiorno, il problema non è solo di ammodernamento e di potenziamento, ma anche di integrazione della rete delle grandi comunicazioni ferroviarie. Troppe lacune vi sono ancora in pieno contrasto con la politica che il Governo intende perseguire per la valorizzazione delle cosiddette zone depresse, sia attraverso l'attività che svolge la « Cassa », sia attraverso l'opera di riforma fondiaria, intesa ad incrementare la produttività agricola, sia infine attraverso le provvidenze per l'industrializzazione di tali regioni. Per realizzare un così vasto disegno, occorre creare le infrastrutture, che ne costituiscono la premessa. Io sono un convinto assertore delle autostrade anche nel Sud, ma ritengo sia altrettanto indispensabile l'integrazione della rete delle ferrovie dello Stato per assicurare più rapide comunicazioni interregio-

nali ed accorciare le distanze tra il Settentrione ed il Mezzogiorno. Lei, a questo punto, potrebbe ricordarmi che qualche cosa si sta facendo in questo senso. Devo darle atto della avvenuta elettrificazione della Bari-Foggia e della Foggia-Pescara. Devo darle anche atto che, nel programma da lei predisposto sono previste più rapide comunicazioni col Nord, mediante la saldatura, nell'elettrificazione dell'Adriatica, del tratto Ancona-Pescara. Ma, onorevole Ministro, per assicurare la piena efficienza di una linea tanto importante occorre provvedere anche alla elettrificazione ed al raddoppio del binario da Bari a Lecce, ad un tronco, quindi, ad intenso traffico, che tocca Brindisi, che è un porto marittimo di velocità per il Levante e l'estremo Oriente e termina a Lecce, che è centro di una zona economica tra le più interessanti del Mezzogiorno.

Anche a riguardo di questo problema, onorevole Ministro, devo fare richiamo a suoi precisi affidamenti. Lo scorso anno, in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, e a seguito di un mio intervento, ella, molto cortesemente, ebbe a dichiarare: « Per quanto riguarda la Bari-Lecce, le ragioni che sono state esposte, sono veramente giuste. Anche qui si tratta di una questione puramente finanziaria. Occorrono 13 miliardi. Io posso assicurare che questo provvedimento per la Bari-Lecce sarà incluso tra gli altri che dovremo attuare nel prossimo esercizio. (Cioè in questo). È un problema in sostanza finanziario e si farà fronte all'esigenza o con mezzi di carattere straordinario come i prestiti o con fondi diversi. Si tratta di reperire questi fondi ma io credo che sarà possibile, perchè è logico che si deve proseguire questa linea adriatica fino a Lecce. Le ragioni esposte dai senatori Crollalanza e Ferrari posso farle mie e posso assicurare che non solo terrò presenti queste osservazioni, ma diventerò una specie di avvocato di fiducia — affidamenti maggiori non poteva ella darci — dei due senatori per difendere questa causa nel migliore dei modi ecc. ».

Onorevole Ministro, io non dirò che lei abbia firmato una cambiale da presentarsi allo sportello della banca; però ha preso un preciso impegno, e l'ha preso con piena consapevo-

lezza, ciò che è più importante. Sono sicuro che terrà fede a questo impegno e che non vorrà deludere la soddisfazione che le sue dichiarazioni provocarono lo scorso anno e l'aspettativa che s'è determinata per questa realizzazione.

Se è vero poi che si sta provvedendo a migliorare l'armamento della Battipaglia-Potenza e della litoranea ionica, è da considerare, però, che la loro efficienza non potrà dirsi pienamente realizzata, se non quando si procederà anche alla relativa elettrificazione.

Sempre nel quadro delle esigenze delle regioni meridionali, che è mio dovere come meridionalista di segnalare, specie in un periodo in cui si pronuncia il nome del Mezzogiorno 24 volte nelle 24 ore della giornata, spesso a solo scopo di propaganda politica, io debbo richiamare la sua attenzione, onorevole Ministro, su un altro problema, non senza però aver fatto prima presente che, nel sottoporle tutta questa sequenza di problemi, non mi sogno neppure lontanamente di mettere sul tappeto tante richieste per immediate provvidenze, oltre quelle della Bari-Lecce, ma soltanto perchè lei le consideri in un panorama di necessità da scaglionarsi nel tempo, secondo il loro grado di utilità e di urgenza. Il problema che desidero segnalare è quello della scarsa efficienza in cui si trova la linea che collega la Capitale e Napoli alla Puglia, nel tratto Caserta-Foggia, rimasto tuttora ad un solo binario in ragione — si dice — delle zone argillose attraversate dalle varie gallerie bisognose spesso di rifacimenti. Ma la tecnica progredisce ed il problema non dovrebbe trovare difficoltà insormontabili per un'adeguata soluzione.

Penso, comunque, che qualora non si potesse realizzare il secondo binario affiancandolo all'esistente, nulla impedirebbe di distanziarlo in quei tratti in cui le condizioni del terreno lo imponessero; così come nulla impedirebbe di costruire una seconda linea in sede completamente separata. Non è possibile concepire che un tronco ferroviario di quella importanza rimanga ad un solo binario, perchè ciò non consentirebbe di realizzare in pieno i vantaggi a cui ha portato la costruzione della direttissima Napoli-Roma e di recente la elettrificazio-

ne della Foggia-Bari. È un problema, quello che sottopongo, meritevole di essere studiato.

È da esaminare anche, ai fini della realizzazione di un'altra linea fra il versante adriatico e quello tirrenico, l'eventuale utilizzo, con le opportune rettifiche e varianti, di un tronco di ferrovia già esistente, cioè la Rocchetta-Spinazzola-Sant'Angelo dei Lombardi-Avellino; ferrovia questa che, se sviluppata costruttivamente, diventerebbe parallela alla Caserta-Foggia. Essa potrebbe essere da una parte collegata con un nuovo tronco a Caserta e dall'altra prolungata fino ad Andria, innestandosi sulla nuova Bari-Barletta. Avremmo così una linea sussidiaria che risponderebbe ad esigenze economiche e fronteggerebbe ogni evenienza in caso di emergenza, assicurando i collegamenti fra la Puglia, Napoli e la Capitale.

Vorrei inoltre ricordare che v'è un altro problema, che il Ministero dei trasporti, di concerto con quello dei Lavori pubblici, ha inserito al primo posto nella graduatoria del piano regolatore delle nuove costruzioni ferroviarie; quello della costruzione della Bari-Matera-Metaponto. Si tratta di un breve tronco di linea che consentirebbe la valorizzazione di una vasta e fertile zona della Lucania e che, allacciando la Ionica a Bari, agevolerebbe, accorciandole sensibilmente, le comunicazioni con la Calabria e la Sicilia; dato che la maggior parte dei prodotti agricoli di quelle regioni vengono istradati sul versante adriatico per raggiungere Nord ed il Centro Europa. In tal modo si eliminerebbero gli inconvenienti derivanti dall'accidentalità del tronco Bari-Taranto.

Infine, onorevole Ministro, per chiudere questo panorama di segnalazioni, che spero non l'abbia spaventato, devo richiamare la di lei attenzione su alcuni problemi della stazione di Bari, non prima però di aver lamentato il montaggio di pensiline in ferro che colà si sta attuando in questi giorni. Perché si è ritenuto di adottare tali strutture, inidonee, fra l'altro, al nostro clima, mentre per altre stazioni di minore importanza si è adoperato cemento armato e marmo? Anche da un punto di vista economico sarebbe stato preferibile im-

piegare la pietra di Trani che rende benissimo e splende come il marmo di Carrara.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È una bellissima pietra, tanto è vero che la portiamo a Carrara in grande quantità per rivenderla.

CROLLALANZA. La portate a Carrara, ma non la impiegate a Bari! Onorevole Ministro, mi pare sia giunto il momento di dare un definitivo assetto a quella stazione: mi riferisco in modo particolare alla sua piena funzionalità. Si dia attuazione, per quanto di competenza del suo Dicastero, al piano regolatore della città, approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, d'accordo anche con l'amministrazione delle ferrovie. Tale piano prevede lo innesto nella stazione centrale, non solamente della Bari-Barletta in via di trasformazione, ma anche delle ferrovie Calabro-lucane ed una più adeguata sistemazione del capolinea delle Sud-Est.

Inoltre, mi pare sia giunto anche il tempo, sempre in rapporto al piano regolatore, di provvedere allo spostamento del tratto iniziale della linea Bari-Lecce. Si tratta di pochi chilometri di binario che, arretrati verso monte, consentirebbero di liberare il quartiere orientale della città dalla cintura di ferro, che la soffoca nell'espansione edilizia. È un problema di modesta portata finanziaria, che trovasi anche inserito nella legge speciale per Bari, e che, come per altri aspetti di quella legge, attualmente insabbiata non so in quale meandro, potrebbe trovare soluzione con un finanziamento a se stante.

Veda, onorevole Ministro, di venire incontro a questa ch'è esigenza inderogabile di una città in vertiginosa crescita.

Bisogna, infine, per tornare ai problemi di carattere generale, rivedere anche i costi dei trasporti; e qui torna una viva istanza, che la Direzione delle Ferrovie non vuole ascoltare, quella delle tariffe differenziali. Tali tariffe furono accordate al Mezzogiorno per accorciare le distanze, e hanno funzionato per molti decenni, rendendo segnalati servizi all'economia delle nostre regioni; poi, per esigenze di bilancio, sono man mano sparite. Ora giusta-

538ª SEDUTA (pomeridiana)

DISCUSSIONI

26 GIUGNO 1957

mente gli agricoltori, ed in modo particolare i produttori viticoli, chiedono che si rimetta in efficienza quella tariffa 907 per il trasporto dei mosti e del vino, con l'abbuono del 50 per cento, perchè ciò contribuirebbe ad alleviare in parte la crisi che travaglia il settore, assicurando possibilità più agevoli di smercio. Il ripristino delle tariffe differenziali renderebbe inoltre meno preoccupanti le incognite che si sono profilate all'orizzonte con l'istituzione del Mercato comune.

Onorevoli colleghi, noi saremo chiamati prossimamente a discutere ed a approvare il disegno di legge che proroga la durata della Cassa del Mezzogiorno e ne aumenta le possibilità finanziarie. Sia ben chiaro, però, che le finalità che si intendono perseguire onde assicurare la rinascita delle zone così dette depresse, colmando le lacune tuttora esistenti, in servizi ed opere, per alcune elementari esigenze di vita, e promuovendo, in modo particolare, la valorizzazione agricola e l'industrializzazione, non daranno i risultati sperati, se non si provvederà, contemporaneamente, da parte dei Ministri competenti, ad integrare e potenziare adeguatamente la rete stradale e ferroviaria di grande comunicazione, e se non si attuerà una politica dei trasporti, in ogni settore, aderente alle particolari situazioni.

Solo agendo con organicità, larghezza di vedute, sincronismo e tempestività, nel realizzare le opere e nel regolare i servizi, si potrà con fiducia raggiungere quella auspicata rinascita del Mezzogiorno, che se costituisce un debito di onore per lo Stato si risolverà, nel tempo, in un vantaggio economico e sociale per tutta la Nazione, e quindi anche, onorevole Ministro, per il bilancio delle Ferrovie dello Stato.

Onorevole Angelini, ella non può non essere sensibile a tale problema; leghi perciò anche il suo nome alla grande impresa di valorizzazione del Mezzogiorno. *(Vivissimi applausi dalla destra. Molte congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Porcellini, il quale nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

MERLIN Angelina, *Segretaria*:

« Il Senato, avverte la necessità di adeguare il sistema dei trasporti agli sviluppi dell'economia nazionale e pertanto invita il Governo:

1) a presentare la variazione di bilancio necessaria per destinare alle Ferrovie la prima tranche di 70 miliardi necessari all'inizio del piano d'ammodernamento;

2) a rivedere, nell'ambito dello stanziamento approvato per il Dicastero dei lavori pubblici, i programmi di spesa destinati al miglioramento della viabilità minore specie del Mezzogiorno anzichè alle relazioni già servite dalla ferrovia;

impegna il Ministro dei trasporti:

1) a denunciare l'accordo con l'A.N.A.C. per svolgere una politica di coordinamento ed integrazione dei vari mezzi di trasporto in funzione delle esigenze economiche delle zone e delle popolazioni;

2) a presentare al Parlamento quanto prima il disegno di legge sulla riforma della Azienda ed i provvedimenti relativi al personale, compresi gli assuntori e i lavoratori degli appalti ».

PRESIDENTE. Il senatore Porcellini ha facoltà di parlare.

PORCELLINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, anche quest'anno sono stato incaricato dal Gruppo del partito socialista italiano di intervenire sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1957 al 30 giugno 1958. Mi accingo a farlo con la massima obiettività anche se dovrò insistere, come feci negli scorsi anni, su certi criteri che secondo noi dovrebbero essere modificati.

Sui trasporti fluviali mi riservo di parlare ampiamente, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, specialmente per quanto riguarda la soluzione del problema della navigazione del Po, soluzione dalla quale trarrebbe grande beneficio la Nazione e specialmente l'Emilia.

Tratterò invece diffusamente dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, iniziando col fare due premesse. La prima, di carattere positivo, riguarda l'aspetto tecnico aziendale, e con compiacimento notiamo l'abbandono della politica del vivere alla giornata. Appare evidente che la nuova direzione preposta alla più grande azienda dello Stato ha coraggiosamente visto la realtà delle ferrovie e noi conveniamo con il relatore circa l'esigenza di ammodernare tecnicamente l'azienda, ammodernamento ormai indilazionabile.

La realtà è che le ferrovie sono ridotte in condizioni difficili per l'insufficiente quantità di mezzi e per il mancato ammodernamento della azienda nel suo complesso, sicchè essa, dopo una buona partenza, è andata man mano arretrando, quando, in Italia e nel mondo tutto progredisce. Oggi finalmente si comincia ad ammettere che la funzione preminente per i trasporti spetta alla rotaia e ciò pone molti problemi che sono connessi all'esigenza nazionale di avere funzionanti le arterie per la circolazione dei prodotti italiani, di adeguarle al continuo sviluppo della nostra economia, di aggiornarle alle trasformazioni che il progresso impone. Sentiamo perciò il dovere da questa tribuna di dare al nuovo Direttore Generale, ingegner Rissone, un riconoscimento ed un incoraggiamento per l'opera faticosa che lo attende. A questo proposito mi permetto rammentargli che i periodi di maggior fortuna per le ferrovie italiane coincisero con quelli di affettuosa collaborazione tra direzione e personale. I ferrovieri anziani non possono dimenticare il loro primo Direttore Generale, ingegner Bianchi, che ebbe per loro tanta umana comprensione e fu da essi contraccambiato con speciale affetto e con lo zelante adempimento del loro dovere. I 160 mila ferrovieri, attualmente in servizio, sono pronti a dare la loro fattiva collaborazione purchè siano abbandonati i paternalismi vecchio stampo e siano instaurati sistemi veramente democratici nei rapporti di lavoro, siano discussi ed accolti i vecchi e nuovi problemi che li riguardano, sia riconosciuta essenziale la funzione rappresentativa delle organizzazioni sindacali, primo fra tutti come importanza il sindacato ferrovieri italiani.

L'azienda ferroviaria ha un patrimonio di migliaia di miliardi e il Governo deve avere per essa tutte le attenzioni e altresì la considerazione che essa si merita. A nulla vale lo sforzo di dirigenti, di tecnici, di ferrovieri per migliorare le linee ferroviarie se si continua ad andare avanti senza una ben definita politica dei trasporti. Onorevoli colleghi di tutti i settori, questo è un compito che spetta al Parlamento e noi dobbiamo spingere il Governo ad esaminare tutte le proposte che al riguardo gli vengono fatte e a non respingerle pregiudizialmente. Nonostante i limiti di tempo fissati, il Gruppo socialista non può esimersi dall'esprimere le sue critiche e dal porre le alternative necessarie all'attuale politica dei trasporti, che deve partire da due premesse. Primo, che il trasporto è un servizio di preminente interesse sociale, che deve essere messo perciò in condizione di assolvere tale compito; secondo, che nel sistema dei trasporti la ferrovia ha una funzione insopprimibile e insostituibile. Fino ad ora la politica dei trasporti ha tenuto conto di queste due premesse? Certamente no. La ricostruzione non ha avuto solo dei difetti oggettivi, come cerca di spiegare il relatore onorevole Corbellini. Essa è partita viziata perchè poggiava su una politica liberistica e mancava la scelta sulla funzione dello Stato nei trasporti. È avvenuto che al di fuori si dovevano subire le contraddizioni conseguenti.

Mentre l'azienda ricostruiva, i Ministri teorizzavano sulla libera concorrenza o meno, sull'inflazione delle licenze col protezionismo a beneficio dell'automobilismo industriale, con gli investimenti per le auto-strade parallele alle linee ferroviarie. Si è verificato di conseguenza un enorme afflusso di capitali verso l'autotrasporto il quale si è gonfiato a dismisura, ed è stato favorito dal trattamento fiscale. Basti rilevare che la tassa di circolazione per gli autotreni in Italia è la più bassa di tutti i Paesi dell'Occidente europeo. E non si è trattato di soddisfare meglio le esigenze del trasporto nel nostro Paese, perchè nel Meridione d'Italia specialmente mancano strade e mezzi di collegamento. Oggi ci troviamo di fronte ad una disordinata inflazione dei mezzi di trasporto, ad una disorganica politica di investi-

menti statali. E mentre da un lato si spendono miliardi per la viabilità maggiore, si lesina sul potenziamento delle ferrovie e non si provvede per la viabilità minore che interessa centri mal serviti o non serviti affatto dalla rotaia. Lo Stato, anzichè indirizzare l'iniziativa privata per un completamento del sistema, ha favorito l'espandersi concorrenziale dell'autotrasporto parallelo alle ferrovie. Lo stesso mancato ammodernamento del servizio ferroviario serve allo scopo di far apparire il passaggio dalla rotaia alla strada come una necessità obiettiva. I deficit dei bilanci finanziari hanno servito alla stampa padronale per far apparire come patriotticamente economica la sostituzione delle imprese private a quella statale. Il problema strada-rotaia sembra sia stato affrontato dai rappresentanti dei governi coi piedi nella ferrovia e il cuore nelle imprese automobilistiche. Basta leggere le dichiarazioni dei nostri Ministri, basta rilevare alcuni provvedimenti fra i quali l'elevazione dei carichi ammessi agli autocarri ecc., per giustificare la domanda che molti si fanno cioè se il Ministro è Ministro dei trasporti o Ministro degli autotrasportatori. Non mi meraviglio del violento attacco fatto dagli autotrasportatori al direttore generale, pubblicato sul giornale « 24 Ore », numero 111, del 10 maggio e della risposta sul numero 117 del 18 stesso mese. Nel discorso del ministro Angelini alla 9ª Conferenza nazionale delle autolinee di gran turismo a Venezia vi sono passi che ho il dovere di sottolineare, perchè avvalorano tutta la critica fin qui svolta. Mi guardo bene dall'indirizzare personalmente al ministro Angelini questa responsabilità, perchè egli non ha fatto che attenersi all'indirizzo generale del Governo, troppo legato agli interessi della Confindesa.

L'onorevole Ministro dei trasporti nel suo discorso alla riunione di Venezia disse testualmente: « I numerosissimi servizi automobilistici in concessione che servono centri già collegati da linee ferroviarie costituiscono la migliore prova che non si è peccato certo di eccessivo rigorismo nella valutazione e nella tutela degli interessi aziendali ferroviari ». Ed ancora: « D'altra parte gli accordi intervenuti con l'A.N.A.C. confermano la buona volontà

dell'A.N.A.C. e dell'Amministrazione ferroviaria verso una collaborazione ». E sapete, onorevoli colleghi, come le ulteriori dichiarazioni del signor Ministro risolvono il problema? In questo modo: « Con la larghezza di vedute con cui si sta procedendo alla revisione delle autolinee parallele alle ferrovie dello Stato in adesione ai voti formulati dall'A.N.A.C. ».

Onorevoli colleghi, non vi pare che si possa essere preoccupati per quanto vi ho detto? Bisogna uscire da questi atteggiamenti confusi. Nessuno di noi vuole aprioristicamente escludere l'iniziativa privata. Nessuno vuole sostenere ad ogni costo la rotaia quando la strada si dimostrasse economicamente e socialmente più utile e più conveniente. Nessuno però può consentire che lo Stato, che si identifica con la rotaia, sia d'accordo col capitale privato, il quale si identifica con la strada. Nessuno può consentire che lo Stato scenda a patti con la impresa privata in un settore privato come quello dei trasporti. Noi invitiamo il Signor Ministro a denunciare l'accordo, che dice di aver preso con l'A.N.A.C., perchè lo Stato, il Ministro ed il Governo siano liberi di decidere come deve essere effettuato il trasporto in una visuale armonica, coordinata e rispettosa della preminenza degli interessi collettivi su quelli individuali o quelli di gruppi finanziari.

Se il Ministro dichiara agli autotrasportatori che la legge del 1939 è superata dal tempo, noi abbiamo il dovere, egregio signor Ministro, di ricordarle che la legge è tuttora in vigore e che lei deve farla osservare e rispettare. Quando ci si attendesse a questa regola, anche la tanto discussa questione dei cosiddetti rami secchi si presenterebbe in termini meno drammatici ed esclusivamente tecnici.

Si parla di 4 mila chilometri di rete economicamente passivi. E sta bene; esaminiamo però quali tronchi debbono essere sostituiti con la gomma. Il relatore ha indicato 2 mila chilometri. Non è questo l'essenziale; ma sia ben chiaro che il trasporto deve restare allo Stato. Noi possiamo essere d'accordo sulla sostituzione del mezzo, ma non del servizio. Soltanto così la trasformazione può risolversi in un accoglimento delle esigenze delle popolazioni interessate, purchè esse vedano miglio-

rato il servizio e nello stesso tempo sia diminuito l'onere della collettività.

ALBERTI. Vi sono tronchi non sostituibili con strade ordinarie.

PORCELLINI. Io parlo di quelli che possono essere eventualmente sostituiti.

CORBELLINI, *relatore*. Di 4 mila chilometri, 2 mila all'incirca.

PORCELLINI. Ma anche di quei 2 mila chilometri non tutti sono sostituibili.

Si è parlato della soppressione dei tronchi Fidenza-Salsomaggiore e Fidenza-Cremona. Ne parlo perchè mi interessano in modo speciale. Il collega Crollanza ha detto: io sono meridionale. Io parlerò anche del Meridione, perchè non è detto che si debba parlare soltanto della propria zona.

La ferrovia Fidenza-Salsomaggiore potrà essere soppressa solo quando la strada parallela potrà assorbire il maggior traffico derivante e tale possibilità non è oggi nemmeno pensabile. Per la seconda ferrovia io credo che non vi sarebbe nessun servizio di auto, capace di provvedere al collegamento degli innumerevoli centri abitati tra Fidenza e Cremona.

Se la soppressione dei rami secchi fosse applicata con il criterio commerciale speculativo, e cioè di abbandonare tutto ciò che è passivo, dimenticando i motivi sociali del trasporto considerato nel suo complesso e non nei vari tronchi di esercizio, se la modifica dovesse mettere le popolazioni all'arbitrio del profitto privato, allora noi non soltanto non saremmo favorevoli, ma dovremmo combattere con tutti i mezzi a nostra disposizione onde evitare questa nuova concessione al capitalismo nostrano.

Ed ora desidero dire qualche cosa sull'economia dell'Azienda. Soltanto dopo aver messo in chiara luce l'orientamento della politica dei trasporti che il Governo intende adottare, si può parlare seriamente dell'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Se ad esse viene riconosciuta una funzione insopprimibile nel sistema dei trasporti, l'ammodernamento si profila in termini concreti. Gli inve-

stimenti necessari vanno infatti al di là della convenienza economica lusingata dal relatore. Mi sento affermare che lo Stato ha il dovere di spendere i 300 o 400 miliardi necessari anche se questi non venissero ammortizzati. Esso deve spenderli nell'interesse nazionale.

In fondo di chi è il patrimonio ferroviario, se non dello Stato e quindi della collettività? Chi deve provvedere all'incremento di esso a mano a mano che aumentano le esigenze? Di che natura è l'economia delle aziende ferroviarie? Sono interrogativi questi che bisogna sciogliere una buona volta, mettendo ordine e razionalità nel coacervo delle leggi che ancora presiedono ai rapporti tra amministrazione ferroviaria e Stato e che sono pregiudiziali per la stessa chiarezza del bilancio di gestione, molto autorevolmente caldeggiata dal relatore, alla cui richiesta noi ci associamo per il nostro connaturale senso di democrazia. Più chiara è la gestione della cosa pubblica, più efficace è il controllo della collettività.

Sulla necessaria messa a punto dei rapporti tra azienda e Stato eminenti studiosi hanno discusso a lungo, fatto progetti, indicato soluzioni e messo in evidenza le contraddizioni e le lacune esistenti. Sembra a me che un altro simbolo dell'immobilismo che ha caratterizzato il Governo fino ad ora si trovi anche nelle questioni marginali. Lo studio della Commissione Berruti, attuale capo di Gabinetto dell'onorevole Ministro pare sia finito nel dimenticatoio; questo, perchè il Governo non è ancora d'accordo su quello che occorre fare, oscilla ancora tra una vera economia ed il più pesante burocraticismo dei dicasteri economici. Avrei desiderato dal relatore un accenno in proposito; comunque spero che il Ministro voglia dirci se ed intorno a quali questioni si è arenata la tanto attesa riforma, che avrebbe dovuto essere legge operante fin dal gennaio del 1956.

Io non credo che vi possano essere ragioni per ostacolare la chiarificazione sulla struttura giuridica dell'azienda, sulla sua economia e il suo bilancio di gestione. Essa è stata sentita ancora prima della guerra 1915-18 dal Parlamento, quando non era soverchiato dalle alchimie che oggi avvengono in sede politica. Il fascismo interruppe il processo di auto-

ma prima ancora che si passasse dallo studio alla attuazione; emanò anzi leggi che si aggiunsero alle precedenti creando maggiore confusione di prima.

Basta dare uno sguardo alla legislazione vigente per rendersi conto che non si può lasciare ancora senza risoluzione il quesito dell'autonomia della azienda ferroviaria e quale tipo di autonomia si debba applicare.

I criteri che i più autorevoli sostenitori hanno applicato, e che noi poniamo a base della sollecitata riforma, domandavano invece: primo, caratterizzare l'azienda ferroviaria come un'azienda consegnataria dei beni dello Stato e conseguentemente a questo dovrebbero far carico tutte le spese di incremento patrimoniale; secondo, ordinare l'azienda ferroviaria come gestione autonoma del servizio e conseguentemente da un lato addossare le spese di manutenzione del patrimonio in consegna, dall'altro dare ad essa le sovvenzioni e il rimborso degli oneri extra aziendali.

La tesi dei controlli preventivi da parte della Ragioneria generale va eliminata, o per lo meno ridotta alla parte patrimoniale, nuocendo essa eccessivamente per la sua lentezza alle necessità di gestione di una azienda a carattere commerciale e industriale come le ferrovie.

Di una riforma impostata in questi termini, l'azienda sente la necessità come premessa all'ammmodernamento, ed è solo un palliativo quello di forfettizzare in 40 miliardi i rimborsi di servizi e gli oneri extra aziendali, che il relatore stesso valuta invece a 60-70 miliardi e che noi crediamo possano essere molti di più.

Voglio solo accennare al signor Ministro che in tutti gli interventi che ebbi l'onore di fare ho messo sempre il punto su questo argomento, e cioè che l'amministrazione ferroviaria non presentava bilanci reali e che faceva figurare, non si sa per quali scopi, il bilancio delle ferrovie dello Stato, deficitario. Oggi la prima dimostrazione l'abbiamo. Si è cominciato con 40 miliardi: se questi 40 miliardi ci fossero stati nei bilanci degli anni dal 1951 al 1955, i bilanci non sarebbero stati passivi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Lo chiedo dal 1949.

PORCELLINI. Però non capisco perchè le cose si debbano fare sempre a metà, dato che anche lei sarà convinto che i 40 miliardi sono insufficienti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Intanto si è frantumato il fronte, si è aperta una falla.

PORCELLINI. E siccome da premesse erranee non possono che scaturire conseguenze sbagliate, noi che discutiamo del bilancio dei trasporti sentiamo che occorrono tanti miliardi per l'ammmodernamento, ma insieme noi pensiamo che non c'è un disegno di legge che stanzi i fondi necessari, sicchè ci viene da domandare: fino a quando le stazioni dovranno restare nella condizione di non poter fornire i carri agli speditori, perchè mancano i 6 mila carri necessari? Fino a quando si dovrà importare carbone per la mancanza di locomotori Diesel che dovrebbero sostituire le vecchie vaporiere? Fino a quando i viaggiatori dovranno stare ammassati nelle vetture, come rileva lo stesso relatore, costretti a viaggiare sulle panche di legno, malgrado l'unificazione delle classi e per la mancanza di carrozze?

I tecnici hanno studiato e programmato. L'onorevole Corbellini ha fatto una relazione veramente encomiabile per la trattazione di tutti gli elementi necessari a dare al Senato una visione della situazione finanziaria e dei riflessi economici e politici, ma si intende che anche lui nelle sue dichiarazioni ha dei limiti, forse per la poltrona che occupa; infatti egli nella sua relazione afferma: « Sarà veramente merito del Governo se vorrà fornire i mezzi necessari ».

Ora è dovere nostro, onorevoli colleghi, andare oltre a questa dichiarazione di merito; noi dobbiamo dire invece che per la natura del problema è il Senato che deve trovare una maggioranza per impegnare concretamente il Governo a fare quello che è indispensabile. Dobbiamo accordarci anche per una diversa politica dei trasporti, cominciando a volgere lo sguardo verso la viabilità minore, specialmente del Meridione, controllando le spese che vengono fatte ai fini elettoralistici, controllando le spese previste per le autostrade parallele

nei bilanci dei lavori pubblici, presentando un apposito disegno di legge di variazione delle spese del bilancio 1957-58 per lo stanziamento di 70 miliardi come primo versamento di ciò che occorre all'ammodernamento delle ferrovie.

Io ho presentato in tal senso un ordine del giorno e credo che il Ministro Angelini sarà d'accordo con me nell'insistere per avere questi 70 miliardi. Bisognerà inoltre accordarci sul finanziamento da parte della Cassa del Mezzogiorno per i restanti lavori di raddoppio dei binari della linea Battipaglia-Villa S. Giovanni per liberare i trasporti tra Sicilia e Mezzogiorno d'Italia dall'attuale strozzatura.

Io, non essendo meridionale, non mi dilungherò su tutto ciò che è necessario per il Mezzogiorno, ma credo che qualche cosa bisogna dire. Per rimanere conseguenti all'affermazione di incremento patrimoniale alla quale deve provvedere lo Stato, ritengo necessario aggiungere che è diritto del Parlamento, su relazione del Ministro, sapere la destinazione delle spese che lo Stato fa, perchè la destinazione di qualsiasi spesa investe sempre un problema politico, e il Parlamento deve valutare se le esigenze prospettate dall'azienda obbediscono al programma nazionale e alle esigenze dell'economia del Paese.

Infatti se la relazione, anzichè prospettare la situazione delle ferrovie in genere, l'avesse trattata per zone geografiche, sarebbe balzata evidente l'esistenza di un problema del Mezzogiorno, anche per quanto riguarda i trasporti. In fondo è ancora il Mezzogiorno che manca dei polmoni adatti allo sviluppo potenziale della sua economia e chi conosce la realtà ferroviaria sa che quando il relatore parla di dieselizzazione ha in mente la Calabria, la Sicilia, la Sardegna, e quando si riferisce alla mancanza di vetture può avere davanti a sé la situazione dei treni dell'Italia meridionale.

« Forse gran parte del programma riguarderà il Mezzogiorno, forse anche nel precedente piano i bisogni del Mezzogiorno saranno in prima linea (si legge ad esempio, nota 51, sistemazione rete siciliana e sarda), ma non si può dire " forse " su un problema politico come questo ».

Alla necessità di accorciare l'Italia ricordata dal relatore, penso si debba ricollegare lo impegno nazionale di unificare l'Italia, operando verso le zone depresse. A mio avviso infatti l'adeguamento dei trasporti condiziona l'industrializzazione e lo sviluppo agricolo del Mezzogiorno, obiettivo che oggi si pone sotto forma di immediatezza, non solo programmatica, proprio per effetto del Mercato comune europeo. Cosicchè il programma trasporti non può essere avulso da quello più generale ed io mi permetto di indicare alcuni problemi facendo mie anche certe domande poste nel corso dei lavori del Convegno del Mezzogiorno organizzato dalla Confederazione generale italiana del lavoro.

Vi sono linee secondarie della Sicilia ancora a scartamento ridotto che servono zone agricole e necessitano di essere inserite nel sistema nazionale con il relativo ammodernamento, indipendentemente dall'attuale valutazione di rendimento economico. Il raddoppio della Messina-Fiumetorto e della Messina-Catania, oltre che l'elettrificazione, mi pare siano esigenze che non possono essere rinviate se si tiene presente che tutta l'esportazione e l'importazione dell'Isola passa per la rotaia.

Non so in che misura sia stato commesso lo stesso errore di prospettiva già rilevato per la ricostruzione e che non è stato considerato quando si è decisa l'elettrificazione.

E mi permetta, signor Ministro, di fare una piccola digressione. Il prestito fatto con la Svizzera, di circa 30 miliardi, è un'operazione interessante, con un tasso di favore, ma credo sia necessario essere molto oculati nella scelta delle opere da finanziare con tale prestito, essendo fondato il pericolo che non tutte le opere inizialmente progettate corrispondano ad un effettivo interesse della rete italiana e che siano suscettibili di assicurare agli investimenti un buon rendimento economico.

Comunque, ritengo doveroso porre questo problema perchè il Ministro nelle sue conclusioni dica il suo pensiero.

Per quanto riguarda la Sardegna, potrei limitarmi a richiamare quanto già ebbi occasione di dire nei miei interventi passati. Su 1.370 chilometri di ferrovia, soltanto 420 sono gestiti dallo Stato; i rimanenti due terzi sono

in concessione e a scartamento ridotto. Questa situazione turba profondamente l'economia dell'Isola e ne ostacola lo sviluppo, sviluppo che già si delinea nei comprensori dell'Agus, del Campidano, di Oristano e nella Piana di Chivari.

In Sardegna occorre anche adeguare il trasporto alle nuove esigenze e quindi prendere in considerazione l'intera rete e gli interessi da servire oltre che ammodernare il tratto Olbia-Cagliari, così come è stato preso in considerazione, con la volontà di risolverlo, il problema del collegamento della Sicilia con il continente mediante apposite navi traghetto. Il doppio trasbordo, a parte l'incidenza sui costi, frena il sollecito scambio dei prodotti il cui volume è oggi superiore alle possibilità dei mezzi di navigazione e delle attrezzature portuali.

Negli anni addietro si è discusso parecchio sulle modifiche di tracciato per unire Cosenza a Paola sulla linea principale, evitando l'attuale tratto a cremagliera che oltre tutto non consente prestazioni e celerità adeguate ed incide sul costo di esercizio. Tutto ciò in vista anche del potenziamento del porto di Paola e dello sviluppo della zona della S.M.A. Non sappiamo se questo progetto è stato insabbiato o se fa parte del programma.

Ma veniamo alla domanda che maggiormente ci preoccupa. Il programma di ammodernamento prevede la sostituzione quasi totale della trazione a vapore con l'elettrificazione o dieselizzazione. Ebbene, che fine faranno le officine di riparazione di locomotive di Napoli, Foggia, Catania e Cagliari? Non è una domanda superflua che poniamo, perchè non si tratta di fare domani quello che non si fa oggi con un raddoppio o la rettifica di un tracciato; qui si tratta di decidere tempestivamente perchè il Mezzogiorno sollecita la creazione di nuove industrie e perchè non perda quelle poche fonti di lavoro che oggi esistono.

Lei, signor Ministro, sa meglio di me quale piaga è quella della disoccupazione, quindi credo che in tutti i suoi provvedimenti lei terrà conto di questo grave problema. Si tratta di decidere tempestivamente la trasformazione di queste officine, comprendere cioè nel programma di ampliamento di esse la loro trasformazione, per un assorbimento maggiore di

mano d'opera oltre quella attualmente occupata. Semmai anche alla azienda ferroviaria deve essere posto il problema di esaminare in che misura essa può contribuire all'industrializzazione del Mezzogiorno e della Calabria, in particolare installando nuove officine per i suoi bisogni aziendali.

Ed ora vorrei parlare brevemente del personale. Avanzando questa istanza io rispondo indirettamente all'allusione del relatore e a quanti spingono verso la privatizzazione dei servizi col sordido motivo della maggiore economicità. Il dilagare degli appalti persino della pura e semplice mano d'opera è l'aspetto più negativo della politica del personale fatta nei precedenti anni sulla buona scia del passato. Personalmente non conosco imprese che per lo Stato abbiano ridotto il profitto. Semmai tutti conoscono — e in epoca più lontana non sono mancati fatti clamorosi — imprese che devono agli appalti e forniture statali il loro rapido arricchimento. In fondo quando si dice che lo appalto costa meno non si guarda la qualità dei lavori eseguiti e tacitamente si consente quel bestiale sfruttamento della mano d'opera che si sa di non poter fare direttamente. Per ciò, senza andare oltre, noi vogliamo sollecitare il Ministro a risolvere anche questo problema degli appalti sistemando in ruoli il personale delle imprese occupato nei servizi permanenti e organizzati. Così pure dovrebbe già essere pronto il progetto per la previdenza, anzi avrebbe dovuto essere uno dei provvedimenti da emanarsi in base alla legge delega. Invece i lavoratori l'aspettano ancora, come gli assuntori aspettano l'estensione della previdenza, i ferrovieri lo stato giuridico, le competenze accessorie ecc. Onorevole Ministro, quanto tempo dovrà ancora aspettare il personale per vedere realizzate le conquiste faticosamente strappate?

CORBELLINI, *relatore*. Sono disegni di legge all'ordine del giorno della prossima seduta.

PORCELLINI. Io non voglio sostituirmi al Sindacato. Il collega Massini che dirige l'organizzazione più vitale e rappresentativa del settore tratterà la questione in sospeso ma non posso fare a meno di dire qualcosa. Tre anni

fa il Parlamento impegnava con apposito ordine del giorno il Ministro dei trasporti a provvedere per la previdenza agli assuntori. Oggi non si è osservato il mandato. E questo è da deplorare, indipendentemente dalla vertenza sindacale. Noi abbiamo regolarmente riconosciuto a lei, signor Ministro, il merito di aver portato nel settore ferroviario un clima diverso: lei ha davvero ammorbidito la tensione che si era creata tra ferrovieri e il Ministero. Riconosciamo che i rapporti tra Direzione e Sindacato sono migliorati con vantaggio reciproco. Non si può continuare però con i buoni propositi né con le promesse da marinaio, anzi si rischia alla lunga di esasperare chi troppo attende. Occorre dare la parola ai fatti, affrontare e portare a termine i problemi in sospeso facendo forza verso tutte le istanze. La realtà aziendale è fatta di italiani ma anche e soprattutto di uomini che lavorano in condizioni del tutto particolari. Questi uomini non sono abituati a contemplare i treni ma a farli camminare, e non possono perciò accettare la contemplazione dei loro problemi. Credo che un qualsiasi programma a lunga scadenza, occupandosi dei mezzi e delle condizioni, non possa prescindere dal personale e quindi occorre mettere nel conto anche l'ammmodernamento delle condizioni di vita e di lavoro dei ferrovieri. Non metterlo significa trovarsi in maggiori difficoltà, quando i nodi arriveranno al pettine, perché nessun Sindacato può rinunciare alle rivendicazioni giuste soltanto perché il Ministro o il Direttore generale sono vincolati a quelle cifre di spesa. Questo io credo che lo comprendono il Governo, il Ministro del tesoro e la Ragioneria di Stato. Dal 1923 il lavoro dei ferrovieri è regolato dal famigerato decreto 1631 in forza del quale si fanno fare turni ancora di 56 e 60 ore settimanali, quando è ormai matura la riduzione delle universali 48 ore, per cui ci si accinge già ad orientarsi verso le 40 ore. Da qualche anno il problema dell'orario di lavoro è stato posto con senso di responsabilità dalle organizzazioni sindacali, che chiedono di non andare oltre le 48 ore, là dove se ne fanno 56 e di ridurre gradualmente la settimana lavorativa per i ferrovieri soggetti ai servizi più disagiati e di maggiore sforzo.

Altro argomento che certamente tratterà il collega Massini e sul quale darò soltanto il nostro parere assolutamente contrario, è quello della proposta di legge presentata dal Ministro Zoli per il limite di età. Io credo che il Ministro Zoli farebbe molto bene a ritirare quel disegno di legge, che ha messo in subbuglio tutta la classe lavoratrice, tranne quelli che avrebbero un beneficio, che poi non è un beneficio. Quando bussano alla porta centinaia di migliaia di giovani, che attendono un posto, quando sappiamo che dei giovani diplomati e laureati sono costretti a guardare con astio la società perché non provvede alla loro vita e alla loro sistemazione, io domando se è giusto, se è logico protrarre i limiti di età.

CORBELLINI, *relatore*. Ma è facoltativo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il 99 per cento del personale lo ha richiesto.

PORCELLINI. Bisogna far comprendere ai vecchi ferrovieri, che non vogliono andare in pensione...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Vorrei vedere lei ferroviere vecchio che cosa farebbe!

PORCELLINI. Quando io ho raggiunto i 62 anni sono andato dal Capo compartimento e gli ho detto: vado a casa subito, non sto un giorno di più.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Una volta la pensione era sufficiente; oggi purtroppo non è sufficiente.

PORCELLINI. Ed allora si aumenti la pensione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Oggi siamo di fronte ad una situazione diversa da quella in cui ci trovavamo quando furono fissati i limiti di età più bassi, perché andando in pensione si viveva; oggi i ferrovieri, andando in pensione, non hanno purtroppo i mezzi sufficienti per vivere. Bisogna modificare le pensioni, ma anche qui il problema è vasto e non sono soltanto le ferrovie a poterlo affrontare e risolvere.

PORCELLINI. Mi permetto farle presente...

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sono qui per dirle che ho ascoltato i ferrovieri fino alle categorie più modeste e mi hanno tutti richiesto l'aumento del limite di età. Ho ricevuto migliaia di lettere in questo senso da parte di persone le quali chiedono la facoltà di poter restare per altri due anni come nelle altre amministrazioni. Quindi è data loro questa facoltà. Il problema delle pensioni è stato risolto nel senso che per chi va via o resta non si altera il trattamento della pensione. Le darò poi tutti i dettagli.

PORCELLINI. Senta, onorevole Ministro, credo che non sia soltanto la questione della pensione. Quello è un incentivo per chi vuol rimanere, perchè sa di perdere un terzo del suo stipendio e di dover fare ulteriori sacrifici. Questo lo so, ma quando sono stati fissati i limiti di età, questi sono stati fissati anche col criterio della validità fisica di chi compie delle funzioni che non hanno nulla a che fare con quelle degli impiegati che stanno a tavolo. Un impiegato, un burocrate che sta negli uffici lei potrà tenerlo anche a 70 anni, ma un macchinista, un conduttore e tutti coloro che vivono in mezzo ai treni hanno bisogno di essere nella piena efficienza fisica; e quando è arrivato ai 58, ai 60, ai 62 anni, io credo che abbia il diritto di andare in pensione e l'amministrazione ha l'obbligo di cautelarsi, perchè, se per causa di qualcuno di questi ferrovieri menomati o nell'udito o nella vista avvenissero delle disgrazie, la responsabilità non sarebbe dei ferrovieri ma dell'amministrazione.

Egregio signor Ministro, onorevoli colleghi, concludo con una raccomandazione. Cerchiamo tutti di operare al miglioramento delle nostre ferrovie che non sono seconde a nessuna. Manteniamo la simpatia che gli italiani hanno per esse e riconosciamo le benemeritenze di tutti i ferrovieri che con zelo e sacrificio collaborano con la loro amministrazione. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Russo Salvatore. Ne ha facoltà.

RUSSO SALVATORE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, questo mio breve intervento tende a richiamare l'attenzione del Governo e specialmente del Ministro dei trasporti sui problemi ferroviari della Sicilia, tende ad avere assicurazioni circa i futuri programmi.

Qualche mese fa io rivolsi una interrogazione al Ministro dei trasporti intorno alla sospensione dei lavori di elettrificazione della Messina-Siracusa. Avevo appreso la notizia dai giornali, ma fino ad ora non ho avuto una risposta ufficiale circa lo stato dei lavori di tale linea.

Nello stesso tempo domandavo notizie del raddoppio del binario sul tronco Fiumetorto-Palermo. Questo raddoppio promesso e sbandierato da vari Ministri ed uomini del partito governativo si è fermato di colpo ad Altavilla e non va più avanti verso Palermo. Si dice che i fondi siano stati stornati. La gente mormora a Palermo che occorre un Ministro siciliano ai Trasporti: un Mattarella, per intenderci, per avere questi altri 20 chilometri di raddoppio. Siamo arrivati a questo, in Italia. Tutto si fa per ragioni elettorali e qualche volta non elettorali di partito, ma elettorali di uomini di un determinato partito. Con Scelba si ha lo stanziamento per la linea Gela-Caltagirone, con Mattarella si inizia il raddoppio della Fiumetorto-Palermo. Quando va via Mattarella dai Trasporti non si dà più nulla e si minaccia di sospendere i lavori della avanzata elettrificazione della Messina-Siracusa. Eppure non le ragioni elettorali di partito o di notabili democristiani dovrebbero presiedere a questi provvedimenti ma l'interesse superiore dello Stato e delle popolazioni.

In Sicilia si hanno soltanto 16 chilometri di doppio binario, quando tutta l'Italia ne ha 4.391. La Sicilia ha soltanto 232 chilometri di linea elettrificata, mentre tutta l'Italia ne ha 6.710. Bastano queste cifre a dimostrare che la Sicilia è sempre la zona depressa, e da zona depressa che deve restare tale viene trattata da voi che dirigete i servizi dei trasporti per linee ferrate.

Presidenza del Vice Presidente CINGOLANI

(Segue: RUSSO SALVATORE). Fate male, signori del Governo, a pensare che la Sicilia sia come nella prima metà del secolo, una regione destinata ad accogliere le locomotive claudicanti ed i vagoni fuori uso, ad avere le stazioni illuminate a petrolio. Dal 1947 la Sicilia ha fatto molti passi avanti, per merito della sua autonomia, non certo per la sua classe politica dirigente, e deve avere una attrezzatura e un servizio ferroviario adeguati agli sviluppi economici e sociali della sua popolazione.

Trenta, quaranta o cinquanta anni fa si diceva che le linee erano tutte passive in Sicilia: l'economia siciliana stagnava, ma oggi questo non si può dire più, e le ferrovie debbono accompagnare lo sviluppo dell'Isola. Proprio l'altro ieri il collega senatore Corbellini ha detto che quando prevedeva che 800 carri merci al giorno avrebbero costituito il traffico dello Stretto di Messina, non fu creduto, perchè i dirigenti avevano ed hanno la mentalità che ho detto. Oggi passano quotidianamente per lo Stretto di Messina quasi 1.200 carri al giorno, nei due sensi, come media.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ne sono passati in un giorno 2016. Pertanto stiamo preparando la gara per l'altro traghetto, perchè attualmente si potrebbe arrivare ad un massimo di 2045.

RUSSO SALVATORE. E questi numeri sono destinati ad aumentare, perchè la situazione dell'Isola, è, come ho detto, in movimento, e debbo dire che non basterà una nave traghetto a risolvere la situazione ferroviaria.

Vi leggerò pochi dati. Nel 1946 passavano come media giornaliera, in un senso, 105 carri al giorno. Da allora ogni anno abbiamo avuto un aumento vertiginoso: da 105 a 190, a 288, fino a 600, come media, in un senso.

Non vi leggerò altre statistiche che pure ci danno coraggio, e che dovrebbero dar coraggio anche a voi e spingervi a lavorare. Per gli agrumi, ad esempio, la Sicilia nel 1955 ha esportato 2.800.000 quintali; nel 1956, dopo una annata agraria mediocrissima, si passa a 3.308.000.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. E queste povere ferrovie li hanno trasportati. Le darò anche io dei dati sull'incremento del traffico industriale e agricolo dalla Sicilia al Continente e viceversa. Debbo dirle che, mediante il sacrificio e l'attività del personale, siamo riusciti a tener fronte a delle punte che non si sarebbero mai immaginate.

RUSSO SALVATORE. Le cito un altro dato. Nel 1954 abbiamo esportato 1 milione o poco più di quintali di prodotti di industrie estrattive e similari; nel 1956 si arriva a 3.763.000 quintali.

Accanto al problema dell'elettrificazione, del raddoppio del binario e dell'aumento delle navi traghetto, c'è un problema fondamentale per l'avvenire della Sicilia. Fu fatto nel 1951 un piano regolatore per le ferrovie siciliane: tale piano prevedeva entro 10 anni l'allacciamento di Catania, cioè della Sicilia orientale, con Palermo e Trapani per mezzo di una linea che passasse attraverso le Madonie, che è una delle zone tra le più ricche non dico dell'Isola, ma dell'Italia tutta. Oggi infatti le Madonie costituiscono un massiccio isolato con tutti i suoi tesori inesplorati o non utilizzati.

Si pose allora il problema di ammodernare la ferrovia Palermo-Caltanissetta-Enna-Catania, perchè troppo antiquata ed incapace di sopportare il nuovo traffico, ma si preferì questa seconda soluzione, cioè la costruzione di una nuova linea. Ora la linea è rimasta a Regalbuto. Si dice che la ferrovia Regalbuto-Ni-

cosia sia passiva: se però la ferrovia proseguisse fino a Fiumetorto non sarebbe più passiva.

La costruzione di questa opera era prevista in 10 anni, ma si è fermato tutto e non sono state mantenute le promesse che uomini di Governo avevano fatto. C'è qui il collega Romano che aveva presentato un disegno di legge, ma questo è stato insabbiato, non se ne parla più. Nella relazione fu detto «...scartata l'anzidetta soluzione di ammodernamento, la Commissione, allo scopo di risolvere il problema delle comunicazioni in una ricca zona della Sicilia, ha rilevato la necessità di attuare una nuova arteria longitudinale interna che serva a collegare Catania, sia con Palermo che con Trapani ». Questo disse la Commissione.

Dopo di aver richiamato l'attenzione del Governo su questi problemi, concludo. Mentre la Sicilia si appresta a varare la nuova legge sull'industrializzazione, mentre estese plaghe sono state già irrigate o sono destinate alla irrigazione, e ci si accinge ad abbandonare la coltura estensiva per avviarci verso una specializzata coltura ortofrutticola (tenete presente che in pochi anni sono stati trasformati 20.000 ettari in coltivazione a frutta), quando dalle viscere della terra si estraggono nuovi tesori, idrocarburi, sali di potassio, zolfo ecc., le ferrovie dell'Isola non possono segnare il passo, debbono marciare, così come è in marcia tutta la situazione della Sicilia. Nel 1946 110 carri merci attraversavano ogni giorno lo stretto, oggi sono 1.200, domani saranno ancora di più, e le sei navi-traghetto non bastano. Oggi ho appreso dal Ministro che queste navi traghetto diventeranno sette, ma forse anche sette non basteranno.

Signor Ministro, provvediamo prima che sia troppo tardi non soltanto per le navi traghetto, ma anche per i raddoppi di binari, per l'elettrificazione, per l'esecuzione della linea Catania-Palermo che da cinque anni è ferma a Regalbuto e attende di raggiungere Fiumetorto, passando per i grossi e importanti centri di Agira, Nicosia, Gangi, Petralia e Polizzi. Questa linea è un impegno d'onore della giovane Repubblica italiana verso le popolazioni del centro della Sicilia da secoli abbandonate

alla miseria e alla arretratezza. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Romano Antonio. Ne ha facoltà.

ROMANO ANTONIO. Onorevoli colleghi, in materia di bilancio dei trasporti, alle volte per noi parlamentari è doveroso intervenire per aderire a sollecitazioni di organi periferici, preoccupati dei bisogni collettivi, che si vanno manifestando; ritengo che il collega Russo, che mi ha preceduto, debba aver ricevuto anche lui alcuni ordini del giorno, votati da enti economici della Sicilia, segnalazioni con le quali si è voluta richiamare l'attenzione sul problema ferroviario siciliano in rapporto allo sviluppo economico dell'Isola, in continuo incremento.

In verità devesi dare atto che il Governo ha risposto con prontezza e sufficienza di mezzi alle esigenze di questo progresso economico, determinato principalmente dalla politica meridionalista, che si sta seguendo dal 1950 in poi.

È certo però che il processo di valorizzazione del Mezzogiorno impone un esame del problema dei trasporti e, in modo particolare, dei trasporti ferroviari. Limiterò le mie brevi considerazioni alle esigenze della Sicilia.

Evidentemente non è facile prevedere il futuro andamento dei trasporti ferroviari in una zona in fase di espansione, di modo che non è facile programmare per il futuro, tenendo presente quello che può essere incerto dal punto di vista dello sviluppo economico della zona, in quanto bisognerebbe conoscere le diverse direzioni verso le quali l'indirizzo economico si va orientando. Lo Stato, creando le premesse di un progresso economico delle aree depresse, non può non tener conto che in queste zone bisogna anche creare possibilità di facili comunicazioni e di facili trasporti. Oggi si risponde come meglio è possibile e come meglio è consentito dalla situazione odierna, ma è necessario e doveroso tener presente quello che può essere lo sviluppo futuro. Questo deve essere fatto prima di portare una regione sottosviluppata a un più alto livello di attività produttiva.

Io non intendo qui discutere se debba ritenersi fondata l'opinione, secondo la quale la ferrovia dovrebbe agire da pilota nella fase iniziale di intervento nelle aree depresse. È certo però che l'iniziativa di nuove costruzioni non può essere scartata, quando si ha la certezza che il futuro mezzo di trasporto potrà operare in condizioni economiche favorevoli. È vero che nella fase iniziale di sviluppo può farsi ricorso ad un sistema di trasporti come quello stradale, per il quale è più facile assicurare un programma che meglio risponda alle più modeste esigenze di traffico dei primi tempi, però io penso che questo non dispensa l'Amministrazione delle ferrovie dal tener d'occhio le prospettive di incremento dei traffici del Mezzogiorno sulla rete oggi esistente per determinare quello che occorre fare per essere pronti alle esigenze dei traffici futuri.

I comprensori di bonifica e le zone di irrigazione, che sono tra le opere più importanti che si vanno realizzando nel Mezzogiorno, interessano non meno di 140 mila ettari in Sicilia e 50 mila ettari in Calabria. Quindi non può dubitarsi di un incremento della produzione orticola e agrumaria, che non potrà trovare uno sbocco adeguato nei mercati nazionali. Ed è appunto qui la necessità di un programma che guardi il futuro, di un programma di trasporti, che tenga conto delle esigenze meridionali, che si manifesteranno contemporaneamente all'attuazione della politica meridionalistica che si sta svolgendo. Come ho detto, le mie brevi considerazioni si riferiscono solo alla Sicilia; dovendo quindi prendere in esame il problema siciliano dei trasporti, bisogna considerare lo sviluppo della produzione agricola, tenendo presente l'aumento della produzione, della coltura attualmente praticata e le trasformazioni agricole che si intendono realizzare.

La produzione agricola siciliana è aumentata già rispetto all'anteguerra del 36 per cento, aumento che riguarda la vite, gli ortaggi, gli agrumi. L'incremento così spinto della produzione ortofrutticola è dovuto non solo al miglioramento dei metodi di coltura, ma anche all'aumento dei terreni irrigui. Sono destinati ad entrare in servizio a breve scadenza in Sicilia serbatoi per l'irrigazione di 24 bacini, con con-

seguinte messa a coltura di 24 comprensori per un totale di 140 mila ettari. Solamente in questi terreni, è prevedibile, come affermano i competenti, una produzione annua che si aggira su 1.600 mila tonnellate. Quest'aumento di produzione da solo corrisponde al 58 per cento della produzione complessiva di tutta la Sicilia nel periodo pre-bellico. All'incremento della produzione ortofrutticola bisogna poi aggiungere, ai fini dei trasporti ferroviari, l'incremento della produzione agrumaria, che, secondo le previsioni, passerebbe nel 1960 a un milione e centocinquantamila tonnellate annue.

Ora, fino a quando si è di fronte ad un incremento di modesta entità annua, può pensarsi che esso verrà assorbito dallo sviluppo dei consumi locali. E ciò è verosimile quando si tratta di prodotti agricoli fondamentali per l'alimentazione ordinaria. Ma quando si è di fronte all'incremento della entità di quello che dovrebbe registrare la Sicilia in alcuni dei suoi tipici alimenti, agrumi e ortaggi, non è da pensarsi che tali prodotti possano essere tratti per i mercati locali. E se così è, deve ammettersi che lo sviluppo agricolo della Sicilia è connesso col problema dei trasporti. Ripeto, fino ad oggi il Governo non ha fatto sorgere delle difficoltà, ma è doveroso guardare con occhio preveggente quello che potrà essere l'incremento dell'immediato futuro.

Questo problema va considerato anche in relazione al futuro sviluppo non soltanto agricolo, ma anche industriale, non potendo una economia esclusivamente agricola rispondere alle esigenze di un popolo che cammina verso i 5 milioni di abitanti. La Sicilia comincia ad essere più grande della stessa Svizzera, con un'economia che fa pensare che questa isola è destinata ad essere tra pochi anni la perla del Mediterraneo.

Dovete pensare che le zone industriali di Palermo, di Catania e di Augusta, zone industriali che non esistevano fino a pochi anni or sono, cominciano a richiamare l'attenzione del mondo industriale, e qui ha influito anche la non nominatività dei titoli, che ha facilitato l'afflusso dei capitali; bisogna aggiungere poi gli impianti di ricerche petrolifere sparsi nel centro dell'Isola, che stanno a te-

stimoniare il risveglio dell'isola. Tutto questo non può non interessare l'Amministrazione ferroviaria.

Io non vi tedierò, ma citerò alcuni dati che confermano la nuova economia siciliana. Per quanto riguarda i carri carichi nel 1954, 12 mila carri sono stati impiegati per il vino, 1400 per il pesce, 11 mila per i concimi chimici, 21 mila per il cemento ecc., 16 mila per il materiale da costruzione, 11 mila per il sale ecc., 12 mila per il carburante. In totale circa 85 mila carri. Se si tiene conto degli sviluppi che si verificheranno nei prossimi anni fino al 1960, occorreranno, secondo i competenti, 126 mila carri. È vero che una parte di questo traffico continuerebbe ad avere carattere locale, impegnando soltanto alcuni porti della Sicilia, ma la parte più forte verrà ad interessare il movimento ferroviario con il Continente. Di questo appunto bisogna tener conto non soltanto per il maggiore impiego del materiale da carico e per i mezzi di trazione, ma anche per il traffico che si riversa sui servizi marittimi dei traghetti e quindi sulle linee con il Continente.

Onorevoli colleghi, l'aspetto che più colpisce, è il grande incremento del traffico viaggiatori, che sta subendo un notevole aumento. Infatti le carrozze trahettate nel 1938 furono 20.754, mentre nel 1954 sono state 33.390; così, i viaggiatori trahettati nel 1950 furono tre milioni e mezzo, nel 1954 circa quattro milioni e mezzo.

Tutto quello che succintamente ho esposto impone di formulare un piano di lavori diretto ad affrontare il traffico avvenire, che interessa simultaneamente gli impianti di stazione, i mezzi di trazione e di trahetto, il materiale da carico, le linee di transito. È tutto un problema da esaminarsi e da tenersi presente. Ripeto, il Governo ha risposto a queste esigenze nuove, che si sono andate manifestando attraverso il graduale e costante sviluppo dell'economia siciliana; ma è necessario prepararsi per un programma da attuare gradualmente e coevamente con lo sviluppo economico dell'isola.

È rassicurante il rendimento delle due linee costiere elettrificate; la linea Messina-Palermo

è già completa ed è assicurata l'elettrificazione della Messina-Catania-Siracusa; per questo ringraziamo l'onorevole Ministro.

Questo rendimento maggiore deriverà dalla potenza di traino, dall'aumentata composizione dei treni, che può contarsi di raggiungere con l'elettrificazione e con i miglioramenti del regime di segnalazione, di manovra e scambi che accompagnano in genere la elettrificazione. Bisognerà però provvedere all'adeguamento del materiale da carico e dei mezzi di trazione; si ritiene che occorrerà aggiungere almeno tremila carri a quelli che oggi sono destinati alla Sicilia. Bisogna poi tenere presente che le particolari caratteristiche di viaggio dell'isola pongono le ferrovie di fronte alla necessità di predisporre un aumento di parchi, con riguardo anche ai veicoli di tipo speciale. Per la produzione ortofrutticola infatti sono necessari vagoni refrigeranti, che in determinate circostanze sono difettati. Questi sono, a grandi linee, i punti basilari del problema ferroviario siciliano rapportato allo sviluppo economico dell'isola.

L'onorevole Russo ha ricordato un mio disegno di legge; in proposito debbo dire che se le due linee fondamentali della Sicilia sono quella costiera, è anche vero che, se l'economia siciliana fino ad oggi è stata imperniata sulla zona costiera, ricca di agrumi, il futuro economico siciliano maturerà nel centro della Sicilia. La Cassa per il Mezzogiorno, le ricerche petrolifere, la trasformazione fondiaria, lo spezzettamento del latifondo, le grandi dighe costruite o in costruzione, questi sono i presupposti del futuro incremento dell'interno della Sicilia.

Sorge così il problema ferroviario dell'interno dell'Isola. È vero che per alcuni trasporti si potrà provvedere con le strade ordinarie; ma se l'economia siciliana marcia così come ho esposto si impone una revisione del problema ferroviario. Guardando l'interno della Sicilia, si nota una sola strada ferrata che, descrivendo una grande curva, attraversa solitaria e silenziosa il centro dell'Isola. È giusto che accanto a questa arteria si realizzi l'altra che deve unire i mari di Catania e di Trapani.

È antieconomico lasciare come capolinea Regalbuto. Io non sono un tecnico, ma il Consi-

glio superiore dei lavori pubblici, che ha diviso in tre gruppi le linee ferrate da costruirsi in Sicilia, al primo posto del primo gruppo ha segnato il tronco Regalbuto-Nicosia. Per la costruzione di detto tronco tre anni or sono presentai un disegno di legge e l'onorevole ministro Mattarella, da me sollecitato, dispose uno stanziamento per rilievi planimetrici, che sono stati eseguiti. La popolazione di quelle contrade ha atteso invano e quindi comincia quasi a ritenersi ingannata. (*Interruzione del senatore Russo Salvatore*). Il disegno di legge, onorevole Russo, è stato presentato all'inizio della legislatura, non in periodo elettorale, quindi nessuna speculazione elettorale. Faccio ancora presente che al primo punto del piano Vanoni era compreso detto tronco ferroviario. Onorevole Ministro, esaminate benevolmente il disegno di legge; non è molto quello che da undici anni, supplicando, chiedo.

Una disoccupazione impressionante affligge quelle zone del centro della Sicilia, per difetto di emigrazione ed è necessario anche procurare lavoro a quella povera gente. Mi rendo conto che l'Italia è afflitta da tante calamità, e che bisogna stanziare ora per un terremoto, ora per un'alluvione. Per questo nel disegno di legge avevo previsto una spesa di un miliardo per dieci anni, in modo da operare senza creare difficoltà di bilancio.

È un secolo che si parla della linea Catania-Trapani! Cominciamo a costruirla.

Onorevole Ministro, legate il vostro nome a questa linea: la Sicilia ve ne sarà riconoscente. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale, con l'intesa però che nella seduta antimeridiana di domani parleranno i senatori Massini e Tartufoli, già iscritti a parlare.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CARMAGNOLA, Segretario:

Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se e quali

provvedimenti a carattere di urgenza sono stati presi per venire incontro alle necessità impellenti di ripresa e di attività economica inderogabili, quali conseguenze dei danni causati alle case di abitazione, uffici pubblici nel comune di Robecco Pavese ed alla frazione Vallescuropasso in provincia di Pavia a seguito della tromba d'aria scatenatasi in dette località il 16 giugno 1957 (1163).

GAVINA.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

Al Ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi le Amministrazioni dello Stato non hanno ancora valutato, ai fini degli scatti biennali della paga, il periodo prestatato dagli operai nella posizione di temporaneo, così come quello reso nei ruoli della stessa categoria (articolo 1 del R.P.R., 11 gennaio 1956, n. 19) (3019).

ANGELINI Cesare.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali misure sono state adottate o siano in corso di prossima attuazione al fine di alleviare le gravi conseguenze derivate alla agricoltura del Novarese per effetto delle eccezionalmente avverse condizioni climatiche;

se non ritenga di intervenire per una conveniente dilazione e rateizzazione dei debiti derivanti da operazioni di credito agrario ed ancora di provvedere all'esenzione del pagamento di almeno una rata dei contributi unificati (3020).

CADORNA, BUSSI.

Al Ministro del tesoro, per conoscere se non creda giunto finalmente il momento di dar corso almeno alla istruttoria di liquidazione dei danni di guerra alle industrie sinistrate, essendo il continuo decorso del tempo sempre più pregiudizievole agli accertamenti che si dovranno eseguire.

Osserva in proposito che la importanza delle industrie sinistrate è diversa secondo i vari rami in cui le stesse sono inserite, giacchè, ad esempio, le industrie cotoniere non possono con-

siderarsi importanti se non oltrepassino almeno i mille operai.

Tale entità non è superata dalle Manifatture Toscane Riunite, i cui stabilimenti a Livorno e Pontedera occupavano meno di 500 operai, ciascuno.

Per essa l'Intendenza di finanza di Livorno risponde di non avere ancora istruzioni nel senso di occuparsene (3021).

LONGONI.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se nei confronti del Dopolavoro ferroviario non intende applicare il decreto legge del 1945 con il quale veniva stabilito che l'Opera nazionale dopolavoro (O.N.D.) si chiamasse Ente nazionale assistenza lavoratori (E.N.A.L.) e che i dopolavoro locali ed aziendali venissero definiti Circoli ricreativi per l'assistenza ai lavoratori (C.R.A.L.) (3022).

IMPERIALE.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per chiedere se non ritiene di incaricare il Sottosegretario allo Spettacolo e la Direzione generale del teatro di provvedere alla degna definitiva sistemazione della tomba dell'illustre attore Memo Benassi, recentemente scomparso, e la cui salma è provvisoriamente tumulata in un loculo prestato dal comune di Sorbolo ed attualmente privo di lapide, col nome dell'estinto inciso con la punta di un chiodo sul grigio e rozzo intonaco, decidendo sull'opportunità di dargli degna sepoltura in tal cimitero o di trasferire la salma ad Asolo, accanto a quella della sua grande compagna d'arte Eleonora Duse, od a Venezia (ove egli abitò per un quarto di secolo) nel reparto degli illustri di quel cimitero, ove riposano Zago, Gallina, Selvatico, Diaghilev e molti altri; e nel contempo provvedere al recupero di lettere, copioni, ricordi, costumi, di ciò che può costituire prezioso ricordo di una vita di artista da conservarsi in uno degli esistenti musei teatrali (3023).

BUSONI, PORCELLINI.

Al Ministro del tesoro. Da due anni la bambina Mor Giovanna, figlia del defunto Giovan-

ni attende la reversibilità della pensione. Urge provvedere. La posizione è contraddistinta dal n. 581139; la reversibilità dal n. 5464916, Tab. 7ª (3024).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro. La Corte dei conti ha accolto il ricorso n. 225920 presentato dall'invalido Sironi Agostino, fu Francesco, residente a Milano; date le condizioni del richiedente la Direzione generale delle pensioni di guerra dovrebbe definire la pratica che ha ora dieci anni (3025).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere se è stata ridata la pensione a Ciniselli Giuseppe, fu Carlo Battista, di Besate (Milano) dopo la visita collegiale del 12 settembre 1956 a Baggio, che gliela riconfermava (3026).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere perchè non sono stati dati gli arretrati della pensione per Zennaro Carlo, caduto durante la Resistenza. N. 379491/G. Lubretto n. 7106575, n. di posizione C5/421) (3027).

LOCATELLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere quando sarà sottoposto a nuova visita collegiale il reduce Corradano Domenico, di Antonio, residente a Rho (Milano). Domanda inoltrata a mezzo del comune di Rho il 8 marzo 1956 (3028).

LOCATELLI.

Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione, premesso che il Prefetto di Pisa avvalendosi del regio decreto luogotenenziale 27 maggio 1946, n. 556, ha confermato un certo professor Torti quale rappresentante dei Comuni in seno al Consiglio provinciale del Patronato scolastico senza che il predetto Torti fosse stato designato dai Comuni della provincia, come sarebbe stato invece indispensabile, e considerato che tale arbitrario provvedimento offende i principi della democrazia, l'interro-

gante chiede di conoscere come il Governo ritenga di intervenire per eliminare il lamentato arbitrio e per dar modo ai Comuni della provincia di segnalare il proprio candidato (3029)

GIUSTARINI.

**Ordine del giorno
per la seduta di giovedì 27 giugno 1957.**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi giovedì 27 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 11 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (1846).

II. Discussione sulle comunicazioni del Governo.

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (1850).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (1847).

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (1848).

4. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958 (1849).

5. Conversione in legge del decreto-legge 28 maggio 1957, n. 360, recante norme sugli scrutini e gli esami nelle scuole secondarie e artistiche per l'anno scolastico 1956-57 (2015).

IV. Seguito della discussione dei disegni di legge:

PICCHIOTTI. — Abrogazione e modifiche di alcune disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento (35).

Modifiche alle disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e del relativo regolamento (254).

TERRACINI ed altri. — Adeguamento del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, alle norme della Costituzione (400).

V. Discussione dei disegni di legge:

1. Autorizzazione della spesa di lire un miliardo per la costruzione di caserme per le forze di polizia (939) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Delega al potere esecutivo di emanare norme in materia di polizia delle miniere e delle cave e per la riforma del Consiglio superiore delle miniere (1070).

BITOSSÌ ed altri. — Norme sulla polizia delle miniere e cave (1474).

3. Disposizioni sulla produzione ed il commercio delle sostanze medicinali e dei presidi medico-chirurgici (324).

4. Durata dei brevetti per invenzioni industriali (1654).

5. Attribuzioni degli organi del Governo della Repubblica e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri e dei Ministeri (1688).

6. Modifiche alle vigenti disposizioni sugli Ordini delle professioni sanitarie e sulla disciplina dell'esercizio delle professioni stesse (1782-B) (*Approvato dalla 11ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

7. Ratifica ed esecuzione della Convenzione consolare tra l'Italia e la Francia con relativi Annesso, Scambio di Note e Protocollo, conclusa in Roma in 12 gennaio 1955 (1439).

8. Trattamento degli impiegati dello Stato e degli Enti pubblici, eletti a cariche presso Regioni ed Enti locali (141).

9. Tutela delle denominazioni di origine o provenienza dei vini (166).

10. Concorso dello Stato nelle spese di gestione ammasso risone della campagna 1955-1956 (1716).

11. Modificazione all'articolo 238 del Codice di procedura penale (1870) (*Approvazione dalla Camera dei deputati*).

12. TERRACINI ed altri. — Pubblicazione integrale delle liste cosiddette dell'OVRA (810-*Urgenza*).

13. BITOSSÌ ed altri. — Integrazione salariale eccezionale per i lavoratori dipendenti dalle imprese edili e affini (1379).

14. SPALLINO. — Interpretazione autentica del decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 1953, n. 922, in materia di reati finanziari (1093).
6° Elenco di petizioni (Doc. CXXV).

15. MERLIN Angelina. — Norme in materia di fratti (7).

16. MONTAGNANI ed altri. — Diminuzione dei fitti e regolamentazione degli sfratti (1232).

La seduta è tolta (ore 20,30).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti