CXLVIII. SEDUTA

MARTEDÌ 8 FEBBRAIO 1949

Presidenza del Vice Presidente ALDISIO

INDI

del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

INDICE

Autorizzazioni a procedere . . . . . *Pag.* 5198

Congedi 5197

Disegni di legge (Ritiro) 5198

Disegno di legge: « Anticipazioni di spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane » (117) (Discussione e approvazione):

ROCCO 5199
FERRARI 5202
LUCIFERO 5203
ZOTTA 5206
MILILLO 5207
MANCINI 5212
ALDISIO 5217
GENCO, *relatore* 5218, 5224
CORBELLINI, *Ministro dei trasporti* . . . 5221
BOSCO LUCARELLI 5224

Disegno di legge: « Modifica al decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23, concernente la revisione delle opzioni degli Alto Atesini » (121) (Discussione):

RAFFEINER 5227
CINGOLANI 5232
TESSITORI 5232
CONCI 5233
TONELLO 5233
LUCIFERO 5234
BISORI, *relatore* 5235
BERLINGUER 5237

Disegno di legge (Deferimento a Commissione permanente) . . . . . *Pag.* 5197

Interpellanza (Annunzio) 5238

Interrogazioni:
(Annunzio) 5238
(Sullo svolgimento) 5208

La seduta è aperta alle ore 16.

MERLIN ANGELINA, *segretario*, dà lettura del verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Azara per giorni 5, Caron per giorni 5, Jannuzzi per giorni 1, Panetti per giorni 1, Quagliariello per giorni 5.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intendono accordati.

Deferimento di disegno di legge a Commissione permanente

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, il Presidente, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito all'esame e all'approvazione della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

telecomunicazioni e marina mercantile) il disegno di legge: « Inquadramento in ruolo del personale ausiliare dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi » (262).

Ritiro di disegni di legge

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Bertini ha dichiarato di ritirare i seguenti disegni di legge da lui presentati:

« Incoraggiamento per il ripristino delle opere di miglioramento fondiario distrutte o danneggiate da eventi bellici » (62);

« Proroga al 31 dicembre 1948 delle disposizioni della legge 13 luglio 1948, n. 1000, concernente il condono di sopratasse e pene pecuniarie in materia tributaria » (125-*Urgenza*).

Autorizzazioni a procedere

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Meacci, per il reato di ingiuria aggravato (art. 61 e 594 del Codice penale) (Doc. XXXII);

contro il senatore Angiolillo, per il reato di diffamazione continuata a mezzo della stampa (art 81 e 595 del Codice penale) (Documento XXXIII);

contro lo stesso senatore Angiolillo, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (art. 595, 1° e 2° capoverso, del Codice penale e art. 13 della legge 8 febbraio 1948, numero 32, in relazione all'art 57, n. 1, del Codice penale) (Doc. XXXIV).

Queste domande saranno inviate alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che i senatori Magliano, Boeri e Zelioli hanno presentato a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere) le relazioni sulle domande di autorizzazione a procedere in giudizio contro i senatori Putinati, Carelli e Meacci.

Tali relazioni saranno stampate e distribuite e l'esame delle relative domande sarà posto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Sullo svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è dei senatori Gava, Rubinacci, Monaldi e Riccio, al Ministro della difesa: « per conoscere quali siano i suoi propositi per la sistemazione della corderia di Castellamare di Stabia, antico stabilimento della Marina militare, unico del genere in Italia ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rodinò, Sottosegretario di Stato per la difesa, per rispondere a questa interrogazione.

RODINÒ, *Sottosegretario di Stato per la difesa.* È stato chiesto dal senatore Gava che l'interrogazione sia differita, perchè la questione non è ancora stata decisa dagli organi competenti.

PRESIDENTE. D'accordo col Governo, lo svolgimento di questa interrogazione è rinviato ad altra seduta.

Segue all'ordine del giorno l'interrogazione dei senatori Cerruti e Ruggeri, ai Ministri della difesa e del tesoro: « per conoscere se sia vero che siano in corso pratiche per la cessione e la demolizione della ex corazzata « Vittorio Veneto » mediante il procedimento della trattativa privata e, in caso affermativo, quali siano le ragioni che indurrebbero i Ministri suddetti a derogare dalle norme e dalle leggi che disciplinano la alienazione dei beni di proprietà dello Stato ». Non essendo presente l'interrogante, senatore Cerruti, a termini del Regolamento l'interrogazione si intende ritirata.

Segue l'interrogazione del senatore Angelini Nicola al Ministro di grazia e giustizia: « per conoscere, perchè, malgrado le continue e pressanti richieste del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati e Procuratori presso la Corte d'appello di Bari, non si è provveduto ancora a completare la struttura organica del Tribunale di Bari, istituendo la quinta sezione, necessaria per attenuare la disfunzione del servizio giudiziario nel detto tribunale, oberato di circa cin-

quemila cause civili in istruzione, di millecinquecento processi penali in corso, di un ingente lavoro di volontaria giurisdizione e di compiti diversi, e con giurisdizione su una popolazione che si è aumentata della metà dal 1914, epoca in cui venne istituita la quarta sezione ».

Non essendo presente l'interrogante, senatore Angelini Nicola, a termini del Regolamento l'interrogazione si intende ritirata.

Segue l'interrogazione del senatore Alberti Giuseppe ai Ministri di grazia e giustizia e della pubblica istruzione: « per conoscere quando saranno ripresi i lavori di restauro del chiostro di S. Maria in Gradi a Viterbo, facente parte del complesso adibito a casa penale.

« Trattasi di monumento nazionale di grande importanza artistica che già fatiscente è stato ultimamente per la benemerita opera dei funzionari e detenuti salvato da imminente rovina e dispersione di pregevolissimi elementi architettonici.

« A prescindere dalla considerazione che il piano superiore potrebbe essere utilizzato per rendere più capace e meglio divisa la casa penale, si richiama l'attenzione dei competenti organi che debbono aver di mira la gelosa conservazione del patrimonio artistico nazionale ». Non essendo presente l'interrogante senatore Alberti Giuseppe, a termini del Regolamento l'interrogazione si intende ritirata.

Discussione ed approvazione del disegno di legge: « Anticipazioni di spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane » (117). (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Anticipazione di spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane ».

Prego il senatore segretario di darne lettura nel testo modificato dalla Commissione.

CERMENATI, *segretario*, legge lo stampato n. 117-*A*.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Rocco. Ne ha facoltà.

ROCCO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, io ho il dovere di intervenire brevemente nella discussione su questo disegno di legge. In verità io temevo che tra gli spazi lasciati dall'alto dibattito per la Corte costituzionale questa povera leggina dovesse scivolare in una certa indifferenza. Ma per fortuna vedo che è assicurato l'intervento di molti senatori, che certamente saranno più autorevoli e più efficaci di me.

Io debbo fare una dichiarazione che è il mio punto di partenza, per giustificare il mio intervento. Debbo dire che vedo in questa leggina un danno per la zona calabro-lucana, che è la zona più depressa d'Italia. La Società calabro-lucana è affiliata, aggregata, dipendente da quella grande Società che si chiama « La Mediterranea ». Ora bisogna dire che questa Società Mediterranea è stata ed è anche oggi la Società concessionaria per le costruzioni e per l'esercizio di quelle che dovevano e dovranno essere le nostre ferrovie meridionali. Con questa leggina si chiede una sovvenzione o meglio – per dirla più chiaramente – un prestito grazioso al Governo di 900 milioni da pagarsi in 35 anni con l'interesse del 5 per cento.

GENCO, *relatore*. Il rimborso dovrà avvenire in 20 anni.

ROCCO. Ma nella legge si parla di 35 anni.

GENCO, *relatore*. Sì, ma la Commissione ha apportato un emendamento in questo senso.

ROCCO. Comunque io volevo portare l'attenzione del Senato sul 5 per cento, quando tutti sanno in che misura siano elevate le tariffe delle Calabro-lucane. Io ho qui sott'occhio un giornale che mi è arrivato ieri, nel quale è fatta l'analisi comparativa delle tariffe delle Calabro-lucane e delle tariffe delle ferrovie dello Stato. Ebbene si dice in questo articolo, firmato da una persona che non sa mentire, – in ogni modo l'onorevole Ministro può controllare – che c'è una differenza tra le tariffe delle Calabro-lucane e le tariffe delle ferrovie dello Stato dal 50 al 90 e oltre per cento. Se questo è vero, come credo che sia vero, onorevole Ministro, si deve pensare a quale pressione noi della provincia di Matera siamo sottoposti da parte di questa Società.

La somma che si chiede in prestito, serve per comperare materiale rotabile. Immaginate questi signori soci che in 40 anni di esercizio hanno dovuto accumulare pacchetti azionari e che oggi chiedono soldi, quando tra pochi giorni dovranno riscuotere dallo Stato circa

un miliardo e mezzo per contributo annuo! Poichè, onorevoli senatori, dovete sapere che la Società delle ferrovie calabro-lucane è in condizioni di assoluto privilegio di fronte a tutti gli altri concessionari di pubblici trasporti.

Poichè solo le « Calabro-lucane » hanno potuto accollare allo Stato il rimborso dei 9 decimi del disavanzo d'esercizio, che esse poi sfruttano per il proprio bilancio. Ma in ogni modo, onorevoli senatori, io non voglio neppure fare l'analisi morale di questa gestione. Non ho neppure, senatore Genco, la pretesa di ostacolare e di contrastare l'approvazione di questo disegno di legge. Ma, come lucano, come appartenente appunto alla zona calabro-lucana, ho il dovere di richiamare l'attenzione del Senato e del Governo su questa Società che potrà avere tutti i più graziosi privilegi di questo mondo ma che per noi ha il privilegio tristissimo di aver segnato per 40 anni il duro destino delle nostre provincie calabro-lucane.

Io, per un momento solo (perchè, come è mio costume, sarò brevissimo) voglio richiamarmi al lontano 1911 quando fu firmata la prima convenzione tra la Società delle ferrovie calabro-lucane e lo Stato.

Ascoltate in quali termini si obbligò la Società delle ferrovie calabro-lucane con lo Stato in questa prima convenzione. Gli impegni furono questi: 1° La Società delle ferrovie calabro-lucane deve allacciare tre mari, il Tirreno, l'Adriatico e lo Jonio. 2° La Società delle ferrovie calabro-lucane deve attraversare con le linee ferroviarie le più estreme provincie meridionali. 3° Impegno assunto della Società ferrovie calabro-lucane di soddisfare tutte le èsigenze del traffico.

Riportandoci a quei tempi, ai quali io appartengo, sembrava che questa Società ci dovesse davvero riscattare da tutto il nostro angoscioso problema meridionale. Invece, alla distanza di 40 anni, che cosa è avvenuto? Noi, che siamo stati sempre nell'attesa e nella speranza e nelle illusioni, possiamo nuovamente dopo 40 anni, dire che si è trattato di una grande beffa, che è la causa unica di tutti i nostri disagi, di tutte le sventure di noi che viviamo in quella zona delle provincie meridionali. Perchè? Perchè le calabro-lucane hanno costruito brevi tratti di ferrovie, qua e là, hanno costruito frammenti di ferrovie non collegati tra di loro, avendo cura nei punti più facili di accostarsi sempre alla linea statale. Qualche volta in qualche posto, hanno inserito fin'anche i binari ridotti nei più larghi binari dello Stato.

GENCO, *relatore*. Era previsto dalla convenzione.

ROCCO. In qualche posto hanno profittato anche del piano stradale costruito dallo Stato, in modo che chi viaggia in quella zona, verso Bari, vede qualche volta e forse spesso, che accanto alla stazione dello Stato, a qualche centinaio di metri, c'è la stazione delle calabro-lucane.

Onorevole Genco, voi siete del barese, siete del posto, e l'avrete visto questo, e dovreste sapere che quando si è trattato di fare da sè, esclusivamente da sè, il tronco Potenza-Novasiri, la Società non ne ha voluto sapere. Non solo ma nel 1926, dopo 15 anni dalla prima convenzione, quando questa Società avrebbe dovuto espletare il programma al quale si era obbligata - avrebbe dovuto cioè consegnare tutta la rete ferroviaria che aveva promesso - addiviene invece ad una seconda convenzione ferroviaria con lo Stato. Comprendo che allora si era in particolari momenti politici, ma con questa seconda convenzione, le calabro-lucane si fanno ridurre notevolmente le antiche linee previste.

E fu così che noi siamo rimasti a terra. Da noi non si è parlato più di ferrovie, non si è parlato neanche di completare quel tratto Laurenzana-Senise, che è di appena una quarantina di chilometri e che era ed è di necessità assoluta. Conseguenze gravissime di questa compiacenza, di questa complicità governativa, sono due. Prima conseguenza è che dei 166 Comuni della zona calabro-lucana, 108 sono senza ferrovia, sono senza mezzi di trasporto e vivono tra gli stenti ed i disagi di un servizio svolto a mezzo di piccoli automezzi locali, che gravano pesantemente sulla economia di quella gente con tariffe esose ed arbitrarie che nessuno disciplina e controlla.

Seconda conseguenza è che questa linea frammentaria costruita dalle Calabro-lucane non può servire il traffico regionale, perchè da questo traffico è escluso tutto l'interno della

Basilicata e tutta la Calabria. Per questa ragione ed anche perchè i paesi toccati dalle Calabro-lucane sono anche serviti dalle Ferrovie dello Stato, alle quali le Calabro-lucane non possono fare concorrenza se non altro per l'esosità delle tariffe, ne deriva che la gestione è sempre passiva. Si tratta di un enorme disavanzo che grava per la massima parte sul bilancio dello Stato, perchè, come vi ho detto, per quelle tali convenzioni, i nove decimi del *deficit* sono a carico dello Stato. Ogni anno lo Stato deve dare a questa Società un miliardo o un miliardo e mezzo.

Viene così ogni anno consacrata questa ingiustizia a danno delle zone calabro-lucane.

Quanto io vi espongo è detto anche nella relazione presentata alla Camera dei deputati. Io non ho avuto il piacere di poter leggere la relazione dell'onorevole Genco . . .

GENCO, *relatore*. Ce ne è una sola copia.

ROCCO. . . ma nella relazione alla Camera dei deputati trovo queste parole: « Queste brevi linee frammentarie costruite a capriccio di questa Società, sono mal collegate tra loro e non sono adeguate alle esigenze che si dovevano ordinariamente soddisfare. Per cui è venuto a mancare quasi del tutto l'atteso apporto allo sviluppo economico delle regioni interessate e si ha normalmente una gestione passiva che grava in grandissima parte sul bilancio dello Stato . . . Tale situazione certamente impone un più esauriente esame del problema ».

Questo problema è veramente grave ed io oggi debbo porlo al Senato; lo tratteranno più autorevolmente di me i senatori che mi succederanno.

È possibile che debba continuare questa situazione per cui lo Stato debba mantenere con sovvenzioni di miliardi i signori azionisti che non ne hanno bisogno ? E condannare sempre questa gente lucana a vivere senza mezzi di comunicazione, dopo che per 80 anni ha dato ogni apporto di patriottismo, di disciplina e di lavoro allo sviluppo nazionale ? Questa azienda non ha possibilità di sviluppo, così come è congegnata non potrà mai sollevarsi. Quindi voi dovreste dire che noi dovremmo sempre pagare a vuoto questi miliardi che derivano dalle fatiche della povera gente.

L'errore è stato di allineare le linee frammentarie delle calabro-lucane con le linee statali, con i servizi automobilistici comodi e numerosi che battono la zona tra Bari e la Basilicata settentrionale, perchè della meridionale non se ne parla; mentre le costruzioni devono essere fatte dove non ci sono linee di comunicazione, dove non ci sono neppure le strade rotabili e dove per arrivare alla più vicina stazione bisogna fare decine di chilometri a dorso di mulo.

È necessario perciò mutare l'indirizzo ferroviario in quella zona e bisognerà dare la ferrovia a tutta la zona calabro-lucana, poichè, signor Ministro, solo così la gestione potrà essere attiva e cioè con la sistemazione ferroviaria nell'interno della Basilicata e della Calabria. Si tratta di assorbire – cosa che non si fa oggi – il traffico interregionale. Soprattutto si tratta di attrarre il traffico della ricca zona calabro-lucana che non può esportare i suoi prodotti e che vive nella immobilità, immobilità che non è endemica, come è stato detto, ma che è stata sempre imposta dai governanti con la loro dura ed ostinata indifferenza, la quale oggi appare come un'amara irrisione che noi non possiamo tollerare.

Onorevole Ministro Corbellini, io non posso fare torto alla sua saggezza e sensibilità politica; lei ha tante benemerenze verso la nazione ma non posso pensare che questo problema così come oggi viene impostato non debba imporsi alla sua attenzione. Lei lo può fare perchè non è obbligato dalla Convenzione del 1926.

Io ho letto attentamente i verbali parlamentari dell'epoca e risulta che non si volle dare al problema una soluzione definitiva.

Da questo studio che io ho fatto su quei verbali risulta con certezza che si vollero assolvere le calabro-lucane dall'obbligo di iniziare la costruzione di nuove linee ferroviarie ma rimase il suo impegno di continuare la linea già cominciata. Ora la Potenza-Senise è stata cominciata da un ventennio e si è costruito per 50 km; si tratta di costruire altri 30 km., altrimenti perderete quello che avete fatto. Quindi avete la possibilità di correggere i disastrosi risultati economici di questa gestione, la quale, come è oggi, è contro ogni logica, contro ogni convenienza economica e sociale.

Io non dubito, onorevole Corbellini, che lei considererà questa grande necessità nostra, che è l'aspirazione secolare della gente lucana. Non ci potrete tener chiusi nella prigionia dei monti: questo è impossibile. Avete osservato la nostra posizione geografica? Noi da un estremo siamo protesi sullo Ionio, quindi verso la Balcania, con la quale abbiamo grandi possibilità economiche, commerciali ed industriali, e all'estremo superiore siamo al confine con la zona campana, zona industriale, consumatrice, e di cui noi siamo il grande ed unico retroterra economico. In quella zona tra Salerno e Napoli prospera l'industria molitoria che si alimenta soprattutto, anzi essenzialmente, dei nostri pregiatissimi cereali. Abbiamo, dunque, questi grandi mercati vicinissimi e non ce ne possiamo servire perchè non abbiamo ferrovia. La ferrovia per noi è il segno di ogni progresso civile ed economico.

Onorevoli senatori, io non voglio tediarvi oltre. Vi ho espresso il mio pensiero con modestia ma con dura franchezza, come è nelle mie abitudini. Spero di sentire da parte del Governo una parola che soprattutto porti un senso di tranquillità in quelle popolazioni, le quali vogliono sapere se finalmente oggi c'è un Governo anche per loro, e vogliono sapere se questo Governo guarda i loro interessi e se è disposto a difenderli.

Questo è il significato del mio ordine del giorno che si onora della firma di tanti senatori. (*Applausi dalla sinistra*).

FERRARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. Onorevoli senatori, anzitutto devo fare una correzione alla relazione dell'egregio relatore, onorevole Genco. Alla chiusura della relazione l'onorevole Genco dice: « La Commissione unanime vi propone l'approvazione ». In realtà l'unanimità non vi è stata. Credo che la cosa sia sfuggita all'attenzione dell'onorevole Genco. Comunque, sono sicuro che l'onorevole Genco mi darà atto della rettifica che faccio in questo momento.

Tutto quanto ho già detto mercoledì scorso, discutendosi i disegni di legge 150 e 58 riguardanti le ferrovie in concessione, vale anche per questo disegno di legge, ma qui lo specchio è molto più dimostrativo per la nostra tesi. Lo stesso relatore mi pare che suggerisca un piano di completamento e che ritenga indispensabile, se bene ho compreso la relazione, la revisione della convenzione del 1926 che giudica – le parole sono sue – « stipulata sotto l'influsso di fattori politici ormai superati ». Queste sono le parole del relatore. Mi pare che non ci sia bisogno, da parte nostra, di aggiungere altre considerazioni.

Sarebbe però opportuno, ritengo, per tutti i senatori, conoscere almeno gli elementi fondamentali di questa convenzione, che è una convenzione impressionante, eccezionale, straordinaria.

La convenzione fissa: costruzione a spese dello Stato; sovvenzione di esercizio (è evidente che si tratta dalla solita ragione che ha ricordato il relatore Buizza a proposito dell'altro disegno di legge: nel piano di previsione la gestione è negativa, onde intervento in partenza dello Stato con una sovvenzione). La sovvenzione, in questo caso, fissata dopo la revisione del 1926, è precisata nella cifra di lire 26.700 annue per chilometro. Se non erro, i chilometri sono da 700 a 800: andiamo intorno ai 19 milioni di sovvenzione annua; rimborso dei nove decimi delle perdite. Occorre tenere presente che tra le perdite o, meglio per il conteggio che porta alla fissazione conclusiva delle perdite, ci sono anche la percentuale delle spese generali, la percentuale di competenza dei consigli di amministrazione e la percentuale di competenza dei dirigenti; pagamento da parte dello Stato ogni anno di lire 3.500 per chilometro, di cui lire 1000 per fondo rinnovamento materiale metallico, di armamento, lire 1.500 per fondo rinnovamento materiale rotabile, lire 1000 per fondo speciale riparazioni causate da forza maggiore. Questa non è una cifra forte, anzi è una cifra modestissima: soltanto che, nelle altre convenzioni, questa cifra è a carico delle società concessionarie mentre in questa convenzione la cifra è a carico dello Stato. Abbiamo un *deficit* per il 1947, di circa 700 milioni, ed un *deficit* dirò presumibile, ma potrei dire certo (il Ministro Corbellini potrà precisare) per il 1948 di circa un miliardo. Su questo *deficit* lo Stato partecipa con un onere suo dei nove decimi come ho detto prima. La relazione ministeriale parla di un buon affare per lo Stato. Fa un calcolo che, con questa anticipazione, e cioè con lo

acquisto di 25 unità automotrici, avrà un risparmio che per esso si trasforma in parecchie e parecchie decine di milioni a diminuzione del suo onere dei nove decimi. Il ragionamento fila, ma noi chiediamo se non vi è per avventura una migliore soluzione e un migliore affare che possa fare lo Stato che non sia quello che propone con questo disegno di legge oggi il Ministro e che approva, a maggioranza, la Commissione, relatore l'onorevole Genco.

Uno sguardo panoramico mostra facilmente la situazione negativa di questa rete ferroviaria, e questa non può essere mutata dalla attuale concessionaria, anche con l'anticipazione che fa lo Stato. Abbiamo dei tronchi completamente staccati, avulsi l'uno dall'altro, senza legame, senza coordinamento. Manca nel modo più assoluto una organicità topografica in questa rete, onde non potrà mai essere messa in condizioni di normalità se lo Stato (perchè la Società concessionaria non riuscirà mai a farlo) non troverà una soluzione radicale. Quale garanzia ci è data della restituzione di questo prestito di 900 milioni? Sul materiale acquistato? Dopo venti anni di uso? Mi pare, onorevole Genco, che la manutenzione del passato, lamentata anche da lei in modo molto preciso, deponga in senso decisamente negativo. Senza dubbio noi ci troviamo di fronte ad un trattamento particolare, e ad un regime speciale, diverso da tutti gli altri. Meno male che questo prestito, che era stato prospettato per un periodo di 35 anni, (badate, onorevoli colleghi che si tratta di macchine) è stato poi ridotto, per l'intervento della nostra Commissione e mi pare anche per l'intervento della Commissione finanze e tesoro, a 20 anni. Tuttavia esso rimane un pericolo e può costituire un precedente. Noi evidentemente non possiamo seguire la strada che ci è proposta dal Ministro ed anche dal nostro relatore. Noi conosciamo i bisogni della zona. Vogliamo aiutarla. Essa merita – siamo tutti d'accordo – di essere aiutata con una soluzione realmente radicale e concreta. Con questo aiuto le Puglie, la Calabria e la Basilicata non possono avere che una impressione di miglioramento, ma non possono assolutamente migliorare le loro condizioni di traffico. Per queste ragioni, noi siamo contrari al disegno di legge. (*Applausi da sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lucifero. Ne ha facoltà.

LUCIFERO. Io ho ascoltato con molta attenzione i due oratori che mi hanno preceduto. Li ho ascoltati con molta attenzione ed aggiungerei, con passione, perchè è un problema questo che mi interessa da vicino. Ed in verità sono rimasto un poco disorientato, non tanto per il discorso del senatore Rocco, ricco di dati, che dimostrano con quale amore egli abbia studiato il problema, e per le conclusioni a cui egli arriva – in verità il Presidente Nitti ci ha abituati a questi desolati discorsi dei colleghi lucani – perchè a sentire il collega Rocco non ci resterebbe altro da fare che di prendere le nostre carte e di andarcene, senza più parlare di ferrovie calabro-lucane. Ma lo onorevole Ferrari, a sua volta, è entrato in una disquisizione tecnica con la sua competenza specifica di ingegnere e di ex Ministro dei trasporti, ed è poi giunto ad una conclusione che francamente io non capisco, perchè anche lui esclama: fermiamo tutto e, visto che quello che si fa è poco, non si faccia nulla.

Ora, mi permettano i colleghi che mi hanno preceduto, come calabrese e come uomo politico, per quel poco che io possa esserlo, di dire che questo concetto, per cui se non si può far tutto non si deve far niente, io non lo possa assolutamente accettare; perchè la realtà delle cose è che bisogna cercare sempre di fare il massimo possibile nelle condizioni in cui ci si trova. Ora la domanda che ci dobbiamo porre di fronte a questa legge, che investe un problema specifico, cioè quello del rinnovamento del materiale rotabile delle calabro-lucane, è se questo provvedimento giovi alla popolazione, giovi all'esercizio, e se diminuisca le spese di esercizio. Se di fronte ad una realtà insufficiente, incompleta, deplorevole – e ve ne darò qualche elemento anch'io – questo provvedimento ci fa fare un passo avanti, o breve o lungo che sia, sarebbe secondo me addirittura assurdo dire: no, il passo è troppo corto, non ne facciamo nessuno e si ricominci da capo.

Detto questo, debbo dare atto a quello che hanno detto i precedenti oratori.

Effettivamente la rete delle calabro-lucane è una rete a segmenti ed è anche vero che, tolto qualche percorso, sono i tratti più facili

quelli che sono stati compiuti; i pezzi più complessi, più costosi per opere d'arte, per dislivelli, quelli da fare. Ma ciò non toglie quella che è una realtà effettiva che cioè la calabro-lucana è non solo l'unica realtà esistente in determinate zone, ma, aggiungo, l'unica speranza esistente per determinate zone. E noi non abbiamo il diritto nè di paralizzare una realtà nè di soffocare una speranza.

La convenzione del 1926 va indubbiamente riveduta sotto molti aspetti tra i quali uno specifico di cui mi occuperò in seguito.

L'esercizio è negativo.

Prima domanda: credete veramente che passando da una Azienda privata allo Stato, questo esercizio diventerebbe economicamente positivo ? Io sono un buon cristiano, tanto buon cristiano che non sono democratico-cristiano. (*Ilarità e commenti*). Però a questo miracolo io non ci credo. Che una gestione passiva in mano privata diventi attiva in mano allo Stato, sarebbe un miracolo talmente grande da rovesciare persino le concezioni sui miracoli ! La verità è che quell'esercizio è negativo, resterà negativo e deve essere continuato, benchè negativo, perchè le ferrovie non sono soltanto una speculazione economica, ma hanno una funzione sociale e le ferrovie calabro-lucane hanno una altissima funzione sociale !

FERRARI. Questa è una affermazione giusta.

LUCIFERO. Lo Stato deve sobbarcarsi a queste integrazioni di bilancio, a queste sovvenzioni, a questi suoi interventi economici che saranno sempre minori di quelli ai quali sarebbe costretto se assumesse la gestione in proprio, come insegna un'esperienza universale. (*Interruzioni e commenti da sinistra*).

Poichè vi assicuro che il giorno stesso in cui questo esercizio. passasse dalla Società privata allo Stato, invece di avere quella riduzione di personale che, forse sotto, certi aspetti economici, potrebbe essere auspicabile, avremmo una inflazione di personale, come vediamo in tutti i settori in cui lo Stato è direttamente interessato. La verità è che noi oggi le ferrovie calabro-lucane le dobbiamo completare e dobbiamo far sì che siano completate al più presto, perchè non potremo creare una certa trasformazione sociale in quelle terre che esse soltanto toccano, se non daremo loro quella ferrovia di cui esse hanno bisogno. Questa è la verità e per questo dobbiamo affrontare la questione.

E con questo potrei anche aver finito, perchè credo che questi siano argomenti sostanziali che non si possono rifiutare, se non sentissi il dovere di ricordare anche in questa sede un particolare aspetto che tocca la calabro-lucana e che ha anche il suo riflesso sul rinnovamento dei materiali rotabili, se ricordiamo un noto tragico incidente (perchè altri, per fortuna, per merito del personale, per il suo coraggio, si potettero evitare o non ebbero le conseguenze che ebbero i carri trasporto di Cosenza). Proprio questo volevo ricordare e ciò investe anche il problema della ferrovia silana. Io non sarò lungo sulla questione della ferrovia silana. Devo dare atto al Ministro Corbellini che, pur avendo fatto delle riserve come tecnico, come politico e come uomo sociale ha fatto iniziare il secondo tronco della ferrovia silana, quello che va da Camigliatello a San Giovanni in Fiore. Ma voglio anche qui richiedere al Ministro quello che ripetute volte gli ho chiesto e cioè che si ponga subito mano alla modificazione del tragitto del terzo tronco e a quei provvedimenti che dovranno portare all'esecuzione del terzo tronco, perchè la ferrovia silana resterà una parola priva di significato se il tratto San Giovanni in Fiore-Crotone non sarà congiunto al rimanente. Perchè la verità è questa: da Cosenza a Camigliatello si toccano dei centri abitati, da Camigliatello a San Giovanni in Fiore si attraversa l'altopiano silano. La vita ferve soprattutto nella zona che dal grande centro di San Giovanni in Fiore (di 20 mila abitanti e ad oltre 1000 metri sul mare cioè il più grande centro del genere dell'Italia meridionale) scende al mare di Crotone, congiungendo tutti i vari paesi situati in quella zona. Il progetto attuale per il terzo tronco che va da Crotone a San Giovanni in Fiore senza toccare alcun centro abitato, servirà unicamente agli speculatori che vanno distruggendo il nostro patrimonio boschivo, senza che da parte del Ministero dell'agricoltura si faccia nulla perchè lo sconcio finisca; servirà agli speculatori per trasportare i cadaveri della nostra Sila al mare.

Bisogna che questo problema sia affrontato subito, come è necessario che sia esaminata

anche la condizione degli altri tronchi. Tutta la zona di Delianova in provincia di Reggio è ricca di questi segmenti. Nella Lucania accade lo stesso e tutto questo deve essere risolto al più presto. Ma, arrivare alla conclusione che, poichè la società non ha adempiuto a tutti i suoi obblighi e perchè la gestione è passiva si deve continuare a far rotolare su quei binari dei mezzi che, tra le altre cose, rappresentano un pericolo per la pubblica incolumità, mi sembra una assurdità che il Senato non può accettare.

Non intendo dire nulla di più perchè credo che l'onorevole relatore, che conosce a fondo il problema, come ho potuto constatare, non solo dalla sua pregevole relazione, ma anche da conversazioni con lui avute, potrà dare sul terreno tecnico all'onorevole Ferrari delle risposte più che soddisfacenti. Io ho voluto fare questo intervento perchè, tra le altre cose, in questa materia avevo una specie di fidecommesso da compiere, dato che la ferrovia silana è stata opera di mio padre, come iniziativa. Io ne ho sentito parlare fin da piccolo, mio figlio ne sente parlare oggi, vorrei risparmiare almeno ai miei nipoti questa seccatura.

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

ZOTTA. Onorevoli colleghi, l'onorevole Lucifero ha preso la parola come calabrese, io la prendo come lucano. È la prima volta, da tre anni che mi trovo nelle aule parlamentari, che vedo portare in discussione un progetto di legge che si riferisce direttamente alla mia terra. Sarà effetto di ironia o di diabolica fatalità; proprio in questa occasione si sono sollevate questioni pregiudiziali di programma, di piani, tendenti a negare quella che è una modesta aspettativa delle nostre popolazioni.

Vien fatto di dire: ma proprio adesso ve ne siete ricordati? Potevate porre la questione in altra occasione, quando si trattava di provvidenze in favore di terre che sono state particolarmente oggetto di favore nelle discussioni parlamentari: ve ne ricordate invece oggi in cui è la prima volta che il nome Lucania, dopo che se ne è discusso solo in tema di terminologia alla Costituente, viene in considerazione in un disegno di legge? Mi pare quasi una beffa; come se a un individuo, che non è riuscito mai ad avere nel desinare un pezzo di carne, un igienista si preoccupi di dirgli: segui la cura vegetariana, proprio nel momento in cui, per un caso fortunato, sta per addentarne uno.

Onorevoli colleghi dell'altra sponda, vi vorrei dire: la questione che vi interessa così profondamente, che avrà certo i suoi pregi dal momento che tanti valentuomini vi credono, facciamola in altra occasione. Per ora pensiamo a questo unico mezzo di cui disponiamo – e particolare appello rivolgo ai colleghi corregionali – per recarci da un paese ad un altro nelle montagne irte della nostra Lucania.

Ebbi già occasione di parlare sulla necessità delle strade. È questo un problema tormentoso. Il problema verso cui si polarizza tutta l'attenzione degli studiosi e di coloro che si interessano della questione del Mezzogiorno. Le strade nelle zone appenniniche della Lucania e della Calabria! Qui è il nostro dramma, perchè le montagne elevate e le vallate profonde non consentono il commercio, le comunicazioni ed il contatto tra le popolazioni di una zona e quelle di un'altra, che perciò costituiscono altrettante oasi separate senza collegamenti di vita e, vorrei quasi dire, di civiltà; creano quello stato psicologico che noi tanto lamentiamo e la mancanza dello spirito di iniziativa nei commerci e nelle industrie.

È su questo punto che, in sede di discussione delle comunicazioni del Governo, ebbi l'onore di intrattenere l'Assemblea. «Se vogliamo risolvere il problema del Mezzogiorno – dissi – pensiamo alle strade». È questa la chiave di volta, il primo passo che bisogna fare e poi parleremo di tutte le altre riforme: agrarie, economiche e tributarie. Tutto verrà dopo aver messo in collegamento queste popolazioni disgraziate tra un punto e l'altro.

Onorevoli colleghi, voi sollevate una questione interessante: quali sono i risultati finora conseguiti?

Dal 1926, io vi rispondo, si cammina nella Lucania. Sarebbe interessante un raffronto tra il tono raggiunto dai paesi che sono alimentati da questa ferrovia con quello dei paesi che ne sono lontani. Potenza è il capoluogo della provincia, cui accedono persone del mio paese Pietragalla, di Cancellara, Oppido, Genzano per un tratto; per un altro di Pignola, Abriola, Laurenzana; per un altro di Avigliano e sue numerose frazioni, e delle frazioni di Potenza.

Ebbene, se voi faceste un raffronto tra il grado di benessere raggiunto da queste popolazioni e quello delle altre che non usufruiscono di tale mezzo, che, notate, onorevoli senatori, è l'unico esistente sul posto, voi vedreste che vi è tutto un flusso di vita in questa gente, la quale ha la possibilità di recarsi rapidamente la mattina a Potenza e ritornare la sera.

Sono studenti che non hanno possibilità di dimorare a Potenza; impiegati, operai, gente che deve disbrigare i propri affari nel capoluogo della provincia, che esplica attività commerciali e piccole attività industriali, le uniche possibili. Ebbene, tutto questo flusso è circoscritto, quasi polarizzato, al capoluogo ed ai paesi vicini, perchè questi soli sono alimentati da quella linfa vitale, che è costituita dalla ferrovia calabro-lucana.

Amici, il problema si pone sotto altro aspetto! Alimentiamolo questo germe di vita, portiamolo ovunque, in tutte le altre zone della Lucania! Allora noi avremo dato una risposta congrua a quell'interrogativo che il collega senatore Ferrari si poneva non con la prospettiva, si capisce, che questa ferrovia diventi una volta attiva – non ho competenza specifica al riguardo, ma penso che nessuna ferrovia in Italia sia attiva – ma con la possibilità che domani sia meno onerosa di oggi sul bilancio dello Stato. Essa adempie ad una funzione sociale essenzialissima, fondamentale per noi. Ed allora, onorevoli colleghi, su questo problema non facciamo questioni di carattere ideologico che in questa sede sono quanto mai inopportune.

Cosa diceva, in sostanza, il senatore Ferrari? « Noi vogliamo una soluzione integrale ». Io ero tutto orecchi ad aspettare questa soluzione e in effetti, da profano, pensavo che potesse essere indicata qualche via nuova da uno studioso par suo, da uomo così profondo di esperienza tecnico-amministrativa. Ma egli non ha detto quale è questa soluzione integrale, ed io ho atteso invano i suoi chiarimenti. Egli ha detto solo questo – io lo ho appuntato –: « Guardate, allo stato attuale noi abbiamo dei tronchi avulsi, (« dei segmenti » ha aggiunto poi l'onorevole Lucifero) e una disorganicità nella rete ». Perfettamente d'accordo. Ma questi due sintomi, non sono l'espressione di una deficienza di sistema di gestione, non sono l'aspetto necessario del regime della concessione. Questi stanno a significare solo che siamo all'inizio. Occorre un piano di ampliamento e allora si eviteranno quelle due deficienze, dei tronchi avulsi e della disorganicità della rete.

FERRARI. È compito dello Stato, che non deve affidare alle società private.

GENCO, *relatore*. Forse che lo Stato non appalta i suoi lavori?

ZOTTA. Lei, onorevole, Ferrari, avrebbe dovuto dare – e, con la sua competenza, ne avrebbe avuto tutti gli elementi – la dimostrazione che un servizio dato allo Stato sia effettivamente così euforico come ella mostra possa divenirlo quando questo passasse allo Stato. Ora, lei sa meglio di moltissimi di noi che non per una deficienza congenita in quelle che sono le attitudini dello Stato ad attendere a codesti servizi ma per una necessità pratica che noi riscontriamo in linea generale in questi ed in altri servizi pubblici, laddove vi è una discontinuità particolare, una scabrosità, meglio si addice quella specie di interessamento maggiore che può mostrare una società, quasi un privato, di quello che possa essere l'interessamento dello Stato stesso. E questo noi abbiamo sperimentato, onorevole Ferrari, in materia di istruzione elementare. Nelle nostre campagne hanno risposto meravigliosamente quelle istituzioni create nelle campagne dall'Opera del Mezzogiorno contro l'analfabetismo. Ciò accade perchè si eliminano tanti ingranaggi, tante necessità di controllo, tante pesantezze di burocrazia, tanta elefantiasi statale e si opera direttamente.

Ora, la ragione della insufficienza di questo servizio non sta nel fatto che lo esplichi un ente anzichè un altro, ma sta in due circostanze: il fatto che il servizio è ancora nella fase iniziale, per cui vi sono tanti segmenti e manca l'organicità della rete; i danni della guerra che ha tutto scompaginato.

Noi ci rivolgiamo con molta fiducia all'onorevole Corbellini. Di lui debbo ricordare qui, e ricordare a lui stesso una nota di simpatica nostalgia: egli ha trascorso i suoi anni di infanzia in Lucania, a Melfi, come mi diceva recentemente, allorchè il padre fu l'artefice di un'altra ferrovia che ha portato tanta vita

nelle nostre regioni, quella Rocchetta-Sant'Antonio-Melfi. Orbene l'onorevole Corbellini nel suo programma, io lo ricordo, ha bene precisato i suoi punti ed ha detto: noi dobbiamo modernizzare i nostri sistemi, i nostri congegni, fare in maniera che rispondano alle nuove esigenze della tecnica.

Questo disegno di legge risponde pienamente alle nuove esigenza della tecnica; si vuol mettere al posto di locomotive a vapore del peso di 40 tonnellate, che per portare 100 viaggiatori seduti hanno bisogno di rimorchiare due carrozze che pesano ciascuna 14 tonnellate, le automotrici le quali pesano invece 28 tonnellate e mezzo e portano lo stesso numero di persone, con questo vantaggio straordinario che per portare una persona con locomotiva a vapore ci vogliono kg. 680, mentre con le automotrici ne bastano 285.

E ciò porta molti vantaggi: 1° maggiore rapidità; 2° maggiore economia; 3° maggior conforto. Bisogna vedere quale sollievo, quale incitamento spirituale verso quella uguaglianza, alla quale tutti tendiamo, rappresenti quella specie di classe unica delle automotrici, il servizio automobilistico su rotaie, come diceva il Ministro Corbellini. Notate se la persona rozza che sale sull'automotrice, sedendosi nelle poltrone, tende ad elevarsi. Non avviene che quelle poltrone ben pulite siano in alcun modo contaminate. È un senso di educazione che si forma da questa specie di classe unica che vi è nelle nostre automotrici. È una constatazione che abbiamo spesso fatta. Tante volte si è pensato, vedendo quelle automotrici così linde, che non potessero essere adatte allo scopo, ma dopo un anno o due di servizio abbiamo dovuto constatare che esse erano linde come quando sono uscite dalle officine.

Date questo conforto alla nostra gente, non sollevate alcuna questione di carattere pregiudiziale. Io mi rivolgo agli onorevoli colleghi della mia regione, a lei, onorevole Milillo; lei sa il disagio profondo in cui si troverebbe se dovesse dire alla nostra gente di aver votato contro questo disegno di legge. Ora, onorevole Corbellini, ella, che ha avuto la ventura di vivere da giovanissimo nelle nostre terre, conosce profondamente questi problemi e da lei noi ci attendiamo una soluzione soprattutto di umanità. (*Vivi applausi dal centro destra*).

MILILLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MILILLO. Mi corre innanzitutto l'obbligo di rispondere al mio corregionale onorevole Zotta. L'onorevole Zotta ha rivolto a noi di questo settore e particolarmente a noi meridionali, l'accusa di volere sollevare in questo problema che ci riguarda così da vicino, una questione di principio, una questione anzi, come egli ha detto, pregiudiziale. Ebbene io affermo che il progetto di cui discutiamo, pur rientrando nel quadro di una questione di principio, che noi non intendiamo sollevare in questa sede, presenta un problema di carattere tutt'affatto particolare. Ecco un po' di storia delle calabro-lucane.

Quando nel 1905 si procedette alla nazionalizzazione delle ferrovie, una delle società che gestiva una parte della rete dello Stato, era la società « Mediterranea ». Si volle dare un contentino a questa società affidandole la costruzione e la gestione della rete delle ferrovie meridionali, quelle ferrovie che avrebbero dovuto portare la civiltà nelle due regioni della Calabria e della Lucania. La storia di questa rete, la storia di questa società è un po' la storia delle nostre regioni, coincide con la dolorosa vicenda in cui da decenni si dibatte il popolo meridionale: la triste alternativa di passi avanti e di lunghe soste sul cammino del progresso, alternativa di successive attese, di speranze e di delusioni profonde.

Il problema delle calabro-lucane è parte essenziale di quel tal problema del Mezzogiorno di cui tanto parliamo e spesso a vuoto.

Nel 1911 fu stipulata una convenzione tra lo Stato e le calabro-lucane, convenzione onesta, ispirata a principi di saggia amministrazione; una convenzione per cui lo Stato concedeva bensì delle sovvenzioni di costruzione e di esercizio ma contemporaneamente precisava gli obblighi della società, fissava dei termini per l'apertura della rete e stabiliva la partecipazione progressiva dello Stato agli utili della gestione. Questo, oltre tutto, dimostra che non è vero affatto che già inizialmente si prevedesse a priori che la gestione di questa rete dovesse essere passiva.

Successivamente si ebbe la convenzione del 1919 con cui, mentre si riaprivano i termini per la costruzione delle linee, ed era giusto farlo perchè i lavori erano rimasti interrotti dalla guerra, tuttavia si faceva obbligo alla società concessionaria di provvedere alla elettrificazione.

Poi venne la convenzione del 1926. Ebbene io credo di poter affermare senza esitazione che non vi è esempio nella legislazione del genere, di una convenzione che come questa costituisca e rappresenti veramente la capitolazione dello Stato di fronte agli interessi del gruppo finanziario rappresentato dalla società « Mediterranea ». Poichè con questa convenzione il fascismo esonerava la Società dall'obbligo dell'elettrificazione, dando così un fierissimo colpo alle speranze di progresso delle popolazioni meridionali; portava la sovvenzione di esercizio a lire 26.700 a km., che allora rappresentavano una forte somma; aggiungeva un nuovo contributo per la costituzione di fondi speciali per il rinnovo al materiale di armamento e del materiale rotabile, nella misura di 3500 lire a chilometro, laddove la precedente convenzione del 1911 aveva posto la costituzione di questi fondi speciali a carico esclusivo della società; ed infine poneva a carico dello Stato il rimborso di 9 decimi del passivo di gestione. E tutto questo limitando ormai definitivamente la rete dai 1271 km. originariamente previsti agli appena 725 che oggi sono in esercizio.

Sono venuti in seguito i vari sussidi integrativi dal 1935 in poi e siamo oggi alla situazione spaventosamente deficitaria che vi è stata denunziata. I 700 milioni di *deficit* del 1947 sono arrivati ad oltre 1 miliardo nel 1948. Cifra enorme dovuta non alla guerra, poichè già nel 1938-1939 a questa sola società che gestiva solamente 725 chilometri, lo Stato elargiva nel complesso 22 milioni e mezzo, quando tutte le altre società concessionarie messe insieme, che pure gestivano nel loro complesso circa 7-8 mila chilometri, prendevano dallo Stato una somma appena doppia di questa. Ed allora non c'entra la guerra! Non è la guerra e non è nemmeno - o per lo meno non è nella misura in cui si vuol far credere - la situazione economica obiettiva di quelle regioni che può spiegare questo enorme passivo. Vi sono altre cause, vi sono altre ragioni e sono ragioni già adombrate nelle due relazioni, della Camera dei deputati e del Senato, quelle relazioni che, pur ponendo delle esatte premesse, si sono poi spaventate di giungere alle precise e logiche conseguenze. Quando l'onorevole Genco scrive che ancor oggi questa società ha su questa rete vetture che rimontano al 1910 e 1911. . . . .

GENCO, *relatore*. E le dovremo tenere ancora se voi bocciate il disegno di legge.

MILILLO . . . io vorrei domandare se questo è colpa della guerra o se questa è una organica e permanente deficienza della società concessionaria.

La rete così com'è congegnata - si dice - non può che portare a questa conseguenza. E ciò è esatto. Una rete segmentata, una rete che è costretta ad avere vari impianti di carattere generale, una rete che non può provvedere alla concentrazione dei servizi, indubbiamente deve portare a queste conseguenze. Ed allora è ben giusto quello che hanno detto i colleghi Zotta e Rocco, e cioè che la rete va completata, va ampliata, che bisogna cioè mettere quelle regioni in condizioni di esprimere tutte le loro possibilità economiche di sviluppo. Ma sono soltanto queste le ragioni ? È questa la domanda che l'uomo della strada si rivolge, l'uomo della strada di quelle regioni. Dobbiamo sapere a quali cifre ammonta la gestione delle calabro-lucane e con quali mezzi si accertano le passività di gestione.

Insomma, potete voi essere veramente sicuri, in coscienza, che le passività siano veramente quelle denunciate ?

Voce dal centro. Lo domandi all'onorevole Priolo.

MILILLO. Non lo domandiamo a nessuno, lo domandiamo alla logica, al buonsenso e alla nostra esperienza. Onorevole Genco, l'uomo della strada non ha fiducia nei controlli burocratici. Quando l'onorevole Zotta viene a dirci: « Ma lo Stato non è idoneo per questa gestione; lo Stato porterebbe a passività maggiori », allora è lecito domandargli: « Ma insomma, se non avete fiducia dello Stato come organo di gestione diretta, potete aver fiducia dello Stato come organo di controllo » ? L'organizzazione burocratica per il controllo della gestione non

ci tranquillizza. Perchè voi fate due pesi e due misure ? Allora siete voi che per ragioni di principio respingete le soluzioni da noi proposte, siete voi che ci opponete delle questioni pregiudiziali laddove noi vi prospettiamo un problema preciso.

L'esercizio del controllo si sa a che cosa si riduce e lo sappiamo bene noi che viviamo in quelle contrade. Noi abbiamo fatto voti, ordini del giorno, telegrammi di ogni genere e non siamo riusciti nemmeno ad ottenere un mutamento modestissimo di orario; gli organi burocratici di controllo non si sono mossi mentre lo potevano fare. Ma abbiamo invece visto un bel giorno, quando avevamo in via eccezionale ed urgente ottenuto dal Prefetto l'autorizzazione provvisoria all'apertura di una linea automobilistica Bari-Matera che sopperisse alle deficienze del servizio delle calabro-lucane, precipitarsi da noi un funzionario del Ministero dei trasporti, che veniva ad accertare come mai una linea potesse aprirsi senza la preventiva autorizzazione ministeriale, in contrasto con gli interessi delle calabro-lucane.

Questa è la forma di controllo che constatiamo, un controllo che consiste nel negare sistematicamente l'autorizzazione all'apertura di linee automobilistiche, perchè non bisogna far la concorrenza alle calabro-lucane, anche se questa Società non soddisfa affatto, nemmeno per il minimo elementare, le esigenze del servizio.

E allora noi non possiamo avere fiducia nei controlli e vi domandiamo come si spiega che questa Società Mediterranea che dicono potentissima, che dicono faccia parte di una delle *holdings* finanziarie più forti d'Italia, come mai questa Società Mediterranea che pure presenta anno per anno, e sempre fin dal primo anno, una passività costante nella gestione di questa rete ferroviaria (che per obbligo di convenzione viene bensì comunicata agli organi del Ministero, ma di cui nessuno ha pubblicamente contezza, perchè non sarebbe certo possibile a nessuno di noi procurarsela) come si spiega che questa Società che presenta una gestione con un passivo di 700 milioni per le calabro-lucane ha poi un bilancio complessivo per tutte le sue attività che si chiude in attivo.

E la gente si domanda ancora: vi sono milioni o centinaia di milioni di passivo; lo Stato concorre per i 9 decimi ma resta pure un decimo a carico della Società. Ma allora che affari fa questa Società se da 20-30 o 40 anni gestisce sistematicamente in passivo questa rete, sia pure per un solo decimo ? Ma qualunque Società privata, qualunque imprenditore privato ad un certo punto avrebbe detto di non farcela più ed avrebbe chiesto la risoluzione della convenzione.

Ed allora noi abbiamo tutto il diritto di non credere a questi bilanci. Tutti sappiamo che cosa è un bilancio, quali operazioni di alchimia contabile rappresenti; tutti sappiamo che vi sono bilanci seri e bilanci fittizi, tutti sappiamo che ci sono spese, che si fa presto a riversare su una determinata gestione, anche se per caso riguardino altre attività della Società, perchè è ben chiaro che il gioco può essere appunto questo: addossare il passivo alla gestione cui contribuisce lo Stato, e segnare l'attivo a favore di altre gestioni.

Ed allora non diciamo che lo Stato non può gestire, che non è adatto a gestire questi servizi, che bisogna affidarli alle Società private. Diciamo piuttosto che vogliano continuare nel sistema di sempre, nel sistema di collettivizzare solo le perdite e di privatizzare gli utili, quel sistema che, vorrei dire all'onorevole Lucifero, fu già giustamente denunciato anche dal suo compagno di partito, onorevole Sanna Randaccio, in sede di discussione del bilancio.

Bisogna decidersi: se ritenete che lo Stato non possa o non sappia gestire questi servizi, allora li gestisca bensì il privato, ma ne sopporti i rischi e non pretenda di fare il suo comodo quando guadagna, per, poi, obbligare lo Stato ad intervenire quando c'è perdita.

Ed allora, onorevoli colleghi, che cosa noi chiediamo ? Dice l'onorevole Zotta: « Ma cosa volete ? Volete chiudere ? »; e dice l'onorevole Lucifero: « Ma allora per non poter far molto non dovremmo far nulla » ! Non creiamo malintesi, onorevoli colleghi ! Noi non vogliamo essere fraintesi ! Noi, come voi e più di voi, siamo solleciti degli interessi di quelle popolazioni alle quali siamo profondamente legati dal sentimento prima che dall'interesse politico.

SALOMONE. Provatelo con i fatti! (*Vivi rumori e interruzioni da sinistra*).

Non è questo il momento di fare discussioni di indole generale. (*Rumori*).

MILILLO. Noi siamo solleciti più di voi per gli interessi delle nostre popolazioni. Ma noi non possiamo accogliere il modo di ragionare dell'onorevole Zotta, il quale dice – e me lo disse anche in privato giorni or sono –. « Volete che si torni a cavalcare l'asinello? ». Onorevoli senatori, sarebbe come se si dicesse: dall'asinello siamo passati al biroccio ed allora fermiamoci e ringraziamo Iddio, rassegnatamente, anche se i mezzi che lo Stato eroga ci diano diritto di attenderci ben di più di quei servizi che oggi ci eroga magnanimamente la Società concessionaria.

Ed allora che cosa chiediamo noi? Chiediamo forse, onorevole Salomone, che questa legge non sia votata nel senso che questi 900 milioni non siano dati alle nostre ferrovie? Chiediamo forse che la nostra rete non sia dotata del necessario materiale rotabile di cui solo ora ci si ricorda? No; noi non abbiamo fiducia in questa Società! Questo è il problema che noi poniamo, ed abbiamo anche una soluzione radicale ma precisa da proporvi, che non ha nulla a che fare con le questioni di principio: queste le guarderemo quando sarà giunto il momento e le guarderemo in sede generale. Qui abbiamo una precisa soluzione da proporvi, ed è questa: vi è una rete che non funziona. Io non vi ripeterò quello che tutti laggiù sanno, che poi è quello che vi è stato già detto tante volte; voi non sapete come funzionano queste ferrovie, voi non conoscente le scene selvaggie a cui ancora oggi assistiamo nell'assalto alle scarse vetture, non sapete che la vita dei viaggiatori è ogni momento messa in pericolo! Basterebbe prendere le statistiche degli incidenti, basterebbe considerare il numero enorme di viaggiatori che si accalca nelle vetture insufficienti a contenerli! Ebbene, noi non possiamo consentire che si continui in questo sistema, dal quale non abbiamo nulla da attenderci, perchè dopo un esperienza di 40 o 50 anni abbiamo il diritto di ritenere che anche questi 900 milioni finiranno in un pozzo senza fondo!

Si vorrebbero dare 900 milioni per l'acquisto di materiale, quell'acquisto cui sarebbe tenuta la Società: ebbene, noi non abbiamo nessuna garanzia che il materiale sia acquistato e che sia acquistato nel tempo dovuto e nella qualità e quantità dovuta. Anche in passato acquisti di materiale vi sono stati con il concorso dello Stato: ebbene, noi vediamo che sono vetture soggette a guasti ogni giorno, sono vetture che mettono a repentaglio la incolumità dei viaggiatori. Noi dunque non abbiamo fiducia in questa Società e vi diciamo: gestione commissariale, in attesa che il problema di fondo possa essere adeguatamente discusso ed approfondito. Noi vi diciamo: che cosa vieta che oggi, subito – non fra mesi o fra anni – lo Stato revochi questa concessione e affidi la gestione ad un Commissario, in attesa della futura incorporazione nella rete dello Stato?

Questa è la precisa soluzione che noi vi proponiamo . . .

GENCO, *relatore*. Abbiamo già fatto l'esperienza di Commissari!

MILILLO . . . perchè noi sentiamo il dovere di farvi delle proposte costruttive. C'è, da una parte, una Società concessionaria che sistematicamente, dal primo giorno, ha violato gli obblighi che le derivavano dalla convenzione e dalle leggi; abbiamo, dall'altra parte, lo Stato che ha sempre usato una, per lo meno colpevole, indulgenza verso questa Società, trascurando di richiamarla all'osservanza dei suoi obblighi; ed oggi siamo al paradosso di una Società la quale dice: « Io non posso o non voglio o non intendo provvedere all'acquisto del materiale rotabile », quel materiale rotabile che è evidentemente la condizione fondamentale per cui essa può gestire ed assicurare il servizio. Perchè è ben chiaro che il primo obbligo della concessionaria non può essere se non quello di assicurare il buon esercizio della rete e per il buon esercizio della rete occorre l'acquisto del materiale. La Società dice di non aver denaro; sarebbe dunque questo un motivo evidente, un motivo decisivo di risoluzione della convenzione, la quale non è che un contratto, e invece no: viene lo Stato e dice che darà altri milioni. Con quali garanzie? Con quali prospettive? Non possiamo saperlo, o meglio lo sappiamo fin troppo, se teniamo conto dell'esperienza del passato.

E quando gli onorevoli relatori Genco e Marotta, nei due rami del Parlamento, ci dicono che la convenzione del 1926 va effettivamente riveduta, ebbene, io chiedo: quando ?

GENCO, *relatore*, Non è il momento adesso.

MILILLO. Ma qual migliore momento di questo, onorevole Genco ?

Nel momento in cui lo Stato dice di offrire ancora una volta un prestito di favore ? Ebbene, che lo offra a condizione che si rivedano i patti di questa convenzione ! E invece no. Mentre voi affermate che la convenzione va riveduta vi è poi un articolo, uno degli ultimi della convenzione contenuta nell'attuale progetto, con cui si dice che la convenzione del 1926 resta ferma e viene ribadita, perchè questa non vuol essere che una convenzione aggiuntiva a quella del 1926. Ed allora voi affermate di volerla rivedere ma intanto ribadite e confermate quella convenzione e forse vi precludete anche giuridicamente per l'avvenire la possibilità di far valere le violazioni fin qui commesse; perchè oggi voi sanate quelle violazioni quando approvate il mantenimento della vecchia convenzione. E che cosa, quali difficoltà possono opporsi ad una gestione commissariale ? Ma io dico di più, non occorre nemmeno che lo Stato, se non voglia intraprendere una azione di risoluzione della convenzione, faccia ciò; sono già trascorsi più dei venti anni contemplati dalla convenzione del 1926 e quindi lo Stato con il riscatto può mettere definititivamente fuori questa Società che si è dimostrata esiziale per gli interessi del Mezzogiorno. E allora lo faccia. Quali difficoltà si dovrebbero frapporre ? Voi dite che noi facciamo questioni di principio; ma noi diciamo che se c'è un settore in cui pacificamente lo Stato ha dimostrato la sua capacità è quello delle Ferrovie e siamo d'accordo tutti nell'inviare continui saluti alla ricostruzione operata dai nostri ferrovieri. Se noi vi dicessimo: vi è una fabbrica di tessuti, affidiamola allo Stato, ci rispondereste: ma lo Stato non può improvvisarsi fabbricante di tessuti. Ma noi vi diciamo: lo Stato gestisca con un Commissario, che sarà indubbiamente un tecnico, altri 725 chilometri in più dei 16 mila chilometri che gestisce. E che cosa trovate di strano in questo ?

Ed allora, signori senatori, voi vedete che la soluzione precisa noi l'abbiamo, ve la proponiamo, ve la prospettiamo categoricamente e vi richiamiano al vostro senso di responsabilità nei confronti delle nostre popolazioni; perchè se vi è un problema che raccoglie davvero l'unanimità delle adesioni nella Calabria e nella Lucania è il problema delle calabro-lucane. Su tutte le altre questioni si può discutere laggiù, ma su questa questione si è tutti d'accordo e vi potrei citare corrispondenze di giornali di ogni parte politica, per dimostrarvi come questo problema sia sentito, quanto grande sia l'accoramento di quelle trascurate popolazioni, quanto grande sia la sfiducia verso la gestione di questa Società. Perchè infine, o signori, oggi la situazione è questa: le nostre infelici popolazioni si trovano a pagare tariffe che sono triple delle tariffe che si pagano sulle ferrovie dello Stato. Così si va dunque incontro ai nostri contadini, onorevole Zotta ? Tariffe triple ! Sui 75 chilometri della Bari-Matera si pagavano fino a qualche giorno fa 350 lire e per l'autorizzazione al nuovo aumento del 25 per cento si pagheranno fra poco 450 lire circa, quando 75 chilometri sulle ferrovie dello Stato costano 150 lire.

GENCO, *relatore*. No, ciò è errato, si pagano solo 225 lire per i 75 chilometri in discussione. Ho qui le tariffe !

MILILLO. Sulla corriera Bari-Matera si pagano 420 lire: informati, se non sei informato! (*Commenti*).

Dicevo dunque che queste nostre popolazioni debbono pagare tariffe triple, mentre hanno un servizio che è veramente soltanto degno di popoli coloniali, debbono pagare ancora altro denaro nella loro qualità di contribuenti per le erogazioni che fa lo Stato e poi debbono anche sentirsi dire all'occorrenza che lo Stato viene incontro alle popolazioni del mezzogiorno ed eroga miliardi su miliardi, e magari un bel giorno saranno pubblicate delle statistiche in cui si dirà che lo Stato ha speso tanti miliardi in 50 anni per le popolazioni meridionali. Questa è l'eterna nostra storia. Ma, signori, non basta che lo Stato elargisca, come è giusto e doveroso che faccia, dei miliardi per le nostre terre; bisogna che li elargisca bene, perchè non esiste soltanto un pro-

blema di erogazione di fondi da parte dello Stato a favore del Mezzogiorno, ma c'è anche un problema di buon impiego delle somme erogate. E come accade oggi che lo Stato elargisca diecine di miliardi per le bonifiche, ma noi non sappiamo fino a qual punto le bonifiche si risolvano in un interesse della collettività e fino a qual punto non finiscano per arricchire, per locupletare determinati ceti, così egualmente qui si erogano somme altissime, ma non possiamo certo dire che siano erogate, per lo meno nella loro interezza, a beneficio delle nostre popolazioni.

Finiamola dunque di fare delle parole sul mezzogiorno. I problemi del mezzogiorno sono problemi concreti. Ve ne abbiamo prospettato uno, vi chiediamo almeno questa volta di dimostrarci che abbiamo torto quando diciamo che questo Governo è asservito alle oligarchie finanziarie del Paese. (*Interruzioni dal centro destra*).

Vi chiediamo di dimostrarci che ciò non è vero ma di dimostrarcelo coi fatti. Noi saremo lieti di ricrederci. (*Vivi applausi da sinistra*).

Presidenza del Vice presidente ALBERTI

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mancini. Ne ha facoltà.

MANCINI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, il campo è stato mietuto per lungo e per largo dagli oratori pro e contro il disegno di legge. Il mio intervento sarà quindi semplice e breve. Dirò le ragioni, per le quali noi del partito socialista italiano siamo contrari al passaggio agli articoli del disegno in parola. Manifesto subito la mia personale sorpresa nel notare l'ottimismo commovente e generale, con il quale il disegno di legge è passato nella Camera dei deputati ed il quasi ottimismo dell'egregio relatore. Il quale è un meridionalista vigile e accorto, che, questa volta nella sua relazione, non ha dato prova di tali qualità, sulle quali facevo assegnamento.

Questo disegno di legge dovrebbe essere riguardato da un doppio punto di vista: formale e sostanziale.

Da un punto di vista formale, nei rapporti della politica finanziaria del Governo. Il Governo oggi esplica una nuova attività: quella del commercio del denaro appartenente ai contribuenti, a favore delle diverse società industriali e commerciali. Lo Stato oggi si trasforma in Stato banchiere in concorrenza sleale con gli istituti di credito; ai quali, per quanto sappia, ricorrono società e privati per le loro urgenze e necessità di prestiti.

Aspetterei in proposito la parola illuminata dell'illustre Presidente della Commissione finanze e tesoro.

Da un punto di vista sostanziale, cioè nei rapporti del prestito e della società beneficiata, questo prestito maschera un'elargizione a favore della società Mediterranea, cui sono affidate le ferrovie calabro-lucane; perchè un prestito di 900 milioni in quelle condizioni non è altro che un regalo, che frutterà ai favoriti un guadagno per lo meno del 100 per cento. Tutto ciò a prescindere da quelli che saranno gli espedienti, i cavilli, le resistenze, per evitare il pagamento delle rate ed arrivare, al più presto possibile, all'ammortamento del debito. Tutto ciò è nella prassi dei rapporti fra debitori e creditori, prassi che si accentua specialmente quando creditore diventa lo Stato.

Onorevoli colleghi, io mi sono occupato per ben tre volte nella mia vita parlamentare delle benemerenze di questa società. Me ne sono occupato la prima volta nel 1922 con una interpellanza sulle condizioni della Calabria e della Lucania. Non avrei nulla da mutare a quello che allora dissi sulla situazione ferroviaria secondaria. Il Ministro del tempo, che era un abruzzese, onesto e sincero, l'onorevole Ricci, mi rispose con una scrollata di spalle molto espressiva e con tre parole: «*sunt*, onorevole Mancini, *lacrimae rerum*». Le lacrime delle cose si sono col tempo trasformate in lacrime degli uomini. Infatti all'Assemblea Costituente denunziai il grave disastro sulla Camigliatello-Cosenza, che costò la vita a 5 viaggiatori e portò la rovina in molte famiglie; e denunziai ancora un altro incidente, che l'abilità del conduttore della motrice limitò ad un quarto d'ora di timor panico per 50 bambini, che ritornavano a Cosenza dalla colonia della Sila, e che scamparono ad una tragica fine. Me ne sono occupato, ancora nell'intervento da me fatto nell'ottobre scorso sul bilancio dei trasporti, in cui chiedevo all'onorevole Ministro, di prendere il coraggio a due mani e di denun-

ziare questa società per l'inadempienza del contratto assumendo immediatamente la gestione diretta ed affrettando la statizzazione della rete calabro-lucana.

La mia voce sarà voce: *clamans in deserto*. Non importa: *gutta cavat lapidem*... con quel che segue. Io batto sull'incudine degli interessi del Mezzogiorno, senza sconforto alcuno; perchè sono convinto di adempiere in tale modo ad una missione: quella di portare qui, in questa Assemblea, l'eco sincera e quotidiana delle proteste delle nostre popolazioni trascurate.

Il problema delle ferrovie calabro-lucane, è un problema assai grave e assai serio. Esso non si risolve con questi lenimenti, che favoriscono soltanto la società. Che cosa sperate di risolvere con questa elargizione? Otterrete un solo risultato: aprirete nuove e più importanti prospettive di altri milioni nella speranza di giungere una buona volta all'ampliamento e al completamento di quei tronconi di linee che soddisfano soltanto la cristiana rassegnazione delle nostre popolazioni diseredate dalle ingiustizie secolari.

L'onorevole di parte contraria che si è interessato di questo problema con deplorevole indulgenza è rimasto soddisfatto dal fatto, che colà, si viaggia... ed ha assolto le calabro-lucane! Lo stesso potevano dire i nostri nonni quando viaggiavano in diligenza, o a dorso di un mulo, mentre in altre parti d'Italia si viaggiava in ferrovia. Così oggi, mentre nelle altre regioni si costruiscono aeroporti donde spiccano il volo aerei, che congiungono l'Italia a tutte le parti del mondo in poche ore, nelle nostre terre vi è chi si contenta dei trenini lumaca delle calabro-lucane.

Coloro che accusano noi altri, rappresentanti del Mezzogiorno, come motivo de l'inferiorità della nostra terra, forse non hanno torto.

Non hanno torto se vi sono senatori che si dimostrano contenti di viaggiare come si viaggia laggiù, stipati in quelle scatolette sudice e sgangherate (*Interruzioni*).

Non avremo nulla se si assumono questi atteggiamenti. Interrompete come volete, questa è la verità.

Quando l'onorevole Zotta parla di poltrone, egli fa della poesia e del mito. Le automotrici come le vetture della calabro-lucana sono un pericolo per l'igiene e per l'incolumità personale. Tornavo 20 giorni or sono da Catanzaro e viaggiavo su una di queste automotrici, logorate dal tempo e all'esercizio, e fu la cortesia del conduttore a sottrarmi dall'interno della vettura, dove si erano dato convegno tutti i venti, facendomi riparare vicino a lui. Come sono le traballanti auto-motrici così è tutto il materiale rotabile, unto e bisunto, che costringe la gente ai più duri sacrifici di spazio, di olfatto, di prudenza.

L'onorevole Lucifero si proponeva due domande alle quali non dava risposta: nella prima, si domandava se giovava in qualche cosa negare alla società richiedente il prestito dei 900 milioni. La risposta non l'ha data, nè la poteva dare.

LUCIFERO. L'ho data.

MANCINI. Se l'hai data non è stata esauriente, perchè con questi 900 milioni non si risolve alcun problema. Staremo peggio di prima, non solo, ma assolveremo la Società di tutte le sue inadempienze. Che cosa farete con questi 900 milioni, quando incontrerete su quelle linee questo materiale rotabile? 900 milioni si sperdono in quel gurgite vasto di vecchiume.

Quando voi stessi ci annunziate che la Società si presenta con un deficit di 700 milioni, voi portate acqua scrosciante al nostro mulino di oppositori. Non si può aver fiducia in una Società dai precedenti così ingrati e dal bilancio così disastrato.

Lucifero si domandava ancora: « Ma conviene che lo Stato nazionalizzi queste reti ferroviarie, che vengano assorbite dal Ministero dei trasporti e incorporate nell'azienda ferroviaria? ». La risposta non debbo darla io, bensì l'onorevole Corbellini, ma, prima di lui l'ha data il compagno Ferrari. Un miracolo è avvenuto in Italia a proposito del movimento ferroviario. A Roma vi è stata una esposizione, che ha mostrato il miracolo dei nostri ferrovieri. Oggi si viaggia non come prima... (*Interruzioni dal centro*). Meglio di prima, accetto la correzione. Tecnici, operai, impiegati, ferrovieri, una massa di lavoratori - *vi ibus unitis* ha ricostruito le ferrovie. L'onorevole Corbellini ha inviato a tutti i senatori una pubblicazione luminosa di ingegneria ferroviaria. Onde tutti pensiamo, che se davvero lo Stato

intervenisse a incorporare questa rete ferroviaria a scartamento ridotto, così abbandonata e trascurata, nelle sfere del suo organismo, noi avremmo la grande possibilità di risolvere il nostro problema.

Chiedendo la nazionalizzazione di questa rete ferroviaria, noi avremmo esteso alle nostre regioni il miracolo ferroviario. L'onorevole Lucifero non può nulla obiettare.

Onorevoli colleghi, quello che vi ho narrato ha una riprova, ed una riprova inoppugnabile. Alcuni punti della storia malvagia della Società Mediterranea, che ebbe la concessione della costruzione e dell'esercizio delle calabro-lucane sottolinea le mie accuse. Nel 1911 infatti avvenne quella tale convenzione, che consacrava una clausola che l'onorevole Genco nella sua relazione ha completamente dimenticato. Con quella clausola si faceva obbligo alla Società di costruire una rete unica, organica.

GENCO, *relatore*. Non ho dimenticato niente, onorevole Mancini.

MANCINI. Ad ogni modo questa parte non l'ho letta nella vostra relazione. L'ho letta soltanto nella relazione della Camera dei deputati. Non solo si doveva costruire una rete unica, organica, ma questa rete doveva allacciare i tre mari: l'Adriatico, lo Ionio, il Tirreno, doveva attraversare le estreme regioni del Mezzogiorno e soddisfare le esigenze di traffico di tutte le nostre popolazioni. Io vi invito, onorevoli colleghi, a fissare la vostra attenzione su questa clausola. Tale clausola era di straordinaria importanza; perchè risolveva, se eseguita a tempo, tutto il problema dei trasporti nel nostroMezzogiorno. Una rete, che allacciava i tre mari, una rete che attraversava le estreme regioni, una rete che soddisfaceva pienamente le esigenze del traffico, rappresentava la vita.

Fu dato alla Società un termine: il 1924. Il 1924 scoccò ma la clausola rimase lettera morta. Il Governo e noi altri fummo giocati dalla Società, che oggi vi è così cara.

Comparve, purtroppo, all'orizzonte italiano il fascismo, quel fascismo i cui gerarchi avevano una speciale debolezza per le società di qualsiasi genere e di qualsiasi specie. La elargivano alle Società telefoniche, alle Società dei petroli: e ancora alla società Mediterranea, che ha tentacoli dovunque.

Quale fu il pensiero immediato per la benemerita Società? Pensò ad annullare subito la vecchia convenzione ed a formularne una nuova con interessanti provvidenze per se, ma di incommensurabile pregiudizio per le nostre popolazioni.

I chilometri da 1271 si ridussero a 727. L'obbligo di costruire una rete organica, che allacciasse tutti i tronchi, venne eliminato. Rimasero i 9 tronchi fine a se stessi, dei quali uno, come l'onorevole Genco ha ben sottolineato nella sua relazione, segna in lunghezza 14 chilometri, cioè il tronco Mammola-Gioiosa Jonica. Era una rete ferroviaria per ridere. Nove tronchi slegati, autonomi, incompleti. Onorevoli dell'altra parte della Camera e meridionali per giunta, che contrastate ciò che io vi denunzio: ditemi se vi contentate di questa rete frantumata e ridotta ai minimi termini.

GENCO, *relatore*. Noi non ci contentiamo.

MANCINI. E allora, se non vi contentate, non dovete, non potete essere favorevoli alla concessione dei 900 milioni ad una Società che non affida in nulla e che ha tradito gli impegni assunti con tanta audacia.

GENCO, *relatore*. Ma essi non sono per la rete, sono per il materiale rotabile.

MANCINI. Sono per la Società. Quando i 900 milioni saranno nelle sue provvide mani saranno adoperati per rinnovare una piccola parte del materiale rotabile, e resta integro il problema della fiducia e resta dolente il problema della intera rete. Oggi invece si potrebbe e si dovrebbe affrontare il problema, perchè la Repubblica non può ereditare il fallimento di certe situazioni; ma deve riprendere tutti i problemi dalle basi per risolverli degnamente, come si addice ad una Repubblica democratica come la nostra, che ha il dovere di liquidare un passato vergognoso.

Dopo ciò, per tornare all'argomento di quanto riuscì ad ottenere dal fascismo la Società, così cara agli oppositori, elencherò la serie dei regali: il rimborso integrale delle costruzioni, ed il pagamento a corpo e non a misura; una sovvenzione di 26 mila e 700 lire per ogni chilometro-esercizio. Basta? No. Ottenne in più il rimborso delle spese per il rinnovamento del materiale metallico, di armatura e rotabile; di tutti i danni subiti per frane ed alluvioni per

un insieme di 3.500 lire per chilometro. Poteva bastare? No. Ottenne il rimborso dei nove decimi del passivo della Società. Una pacchia.

Io invito tutte le persone oneste a valutare questo rimborso dei nove decimi di passivo di un bilancio ed a trarne le doverose conseguenze. Chi avrà il coraggio e la sapienza di mettere «lo viso in fondo» ad un bilancio di società, creato per sottrarre o ridurre gli utili?

Non esiste un bilancio sincero, sfido a smentirmi. Per ragioni fiscali e per tante altre ragioni, sono sempre manipolati ad uso e consumo degli azionisti. La Società in parola aveva poi interesse di chiudere il suo bilancio in passivo, perchè i nove decimi di esso erano pagati dallo Stato.

Venne poi la guerra che ha danneggiato tutti, ma i signori azionisti per ben 15 anni avevano accumulato denaro succhiandolo dalle casse dello Stato; avevano sfruttato il personale, oberato di fatica e di miseria e costretto al silenzio; avevano angariato le nostre popolazioni; le quali in tutti gli strati sociali: studenti, contadini, operai, covano nell'animo la più invincibile ostilità, ed oggi – in periodo di libertà – imprecano a voce alta nell'interno della vettura e fuori di essa contro il modo inumano in cui si viaggia. Non bisogna vivere a Roma e viaggiare sdraiati su molli automobili, come tanta gente che parla e sputa sentenze, con una facilità ingrata e disonesta. Occorre vivere laggiù e viaggiare come si viaggia in Calabria e in Lucania per intendere l'urgenza del problema e le imperiose necessità di quella nostra gente laboriosa ed onesta.

Venne la guerra, dicevo, e la guerra ha arrecato danni, non c'è dubbio. Ma gli utili di 15 anni di sfruttamento avrebbero potuto tamponare le perdite. La vita degli affari è fatta di vicende. C'è l'ora della magra e c'è quella della grassa. L'ora dei dividendi vistosi serve a fronteggiare l'epoca cattiva. È un bel metodo, è una bella tecnica di vita quella scelta da queste società industriali e commerciali: il guadagno nelle tasche e le perdite allo Stato. Profitti per gli azionisti, perdite per l'erario dello Stato, che deve intervenire per colmare il passivo di queste insaziabili piovre, cui non è di freno il rispetto del sudore del povero, che stenta la vita e lotta contro la fame.

Tale è il quadro panoramico della situazione delle calabro-lucane, nei rapporti delle nostre popolazioni.

Ma vi è di più, vi è un'altro fatto che qualifica i sistemi di questa Società e che voglio denunziare all'Assemblea, che mi concede l'onore di ascoltare. Si sta costruendo il tronco ferroviario Camigliatello-San Giovanni in Fiore. Il primo lotto è costruito direttamente dalla Società . . . benemerita e rimborsato integralmente dallo Stato a corpo e non a misura.

Una delle opere più importanti – non so se sia a conoscenza dell'onorevole Corbellini – è quella del viadotto di Camigliatello, di molte luci. Che avvenne or fa qualche mese? La luce di mezzo di questo viadotto in un momento, totalmente, miseramente, istantaneamente, crollò. Era forse avvenuta quella tale scossa di terremoto, preannunciata dallo scienziato di Londra? No. Era forse accaduto qualche altro movimento tellurico, annunziato dal nostro Barbanera? Nemmeno. Che cosa era dunque accaduto? Onorevole Corbellini, ella è un ingegnere di grande valore e in questa Aula vi sono altri ingegneri altrettanto insigni, non mi smentiranno se affermo che quando avvengono questi crolli di sorpresa, immediati ed istantanei, la colpa è dovuta soltanto ad errori di calcolo o a deficienza del materiale impiegato

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ad errori di costruzione.

MANCINI. Si è ordinata una inchiesta? Io so che si è fatta correre la voce che si deve attribuire il crollo alla mancata presa del cemento, dato il freddo; quella parte del viadotto è stata costruita nel settembre scorso. *Ab uno disce omnes*. Ecco come vengono spesi i denari dello Stato.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma c'è un contratto, c'è una clausola per cui chi ci rimette è la ditta.

MANCINI. No, la Società che costruisce ha diritto al rimborso delle spese di costruzione per la convenzione del 1926, ed ha diritto ancora al pagamento della costruzione a corpo e non a misura.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Chi l'ha detto?

MANCINI. La convenzione vuol capirla o no? C'è la prova tangibile del modo come la

Società si comporta in tutte le sue manifestazioni, dal traffico al materiale rotabile, dalle tariffe alle costruzioni. Ma diciamocelo francamente. La Società ha fronteggiato le sue perdite – non controllate – con l'ostinata resistenza a migliorare il materiale rotabile ridotto in miserevoli condizioni. L'onorevole Genco ha notato che vetture, carri, assi, automotrici sono di tipo antiquato, del 1911. Dal 1911 fino ad oggi, la Società non ha tentato di rinnovare, in nessun modo, il materiale rotabile; lo ha lasciato abbandonato a se stesso nella lotta fra il tempo ed il logorìo. Vi sono le locomotive, le quali – lo avete pur sottolineato – antiquate, del peso di 40 tonnellate, sono inefficienti alle necessità del traffico attuale.

Contesto in pieno che tra le cause del dissolvimento ci sia la concorrenza degli auto-trasporti, come leggesi nella relazione Genco; perchè i carri merci non stanno mai in ozio e quelli dei viaggiatori straordinariamente stipati.

GENCO, *relatore*. Non è vero niente! Lo mostrerò con le tabelle del traffico !

MANCINI. Io sostengo ciò che dico con la testimonianza di tutti. E specialmente, per confidenze fattemi da coloro, i quali spediscono legname e altre merci e che debbono giocare di espedienti e di influenza per ottenere un carro ferroviario. Inoltre, bisogna tener presente l'aumento del numero dei viaggiatori. Il numero dei viaggiatori dell'anteguerra può mai paragonarsi al numero dei viaggiatori del dopoguerra? Bisogna essere ciechi per affermarlo. Oggi il numero è decuplicato. Si viaggia stretti come acciughe e sovente in piedi. Io ho visto giungere alla stazione di Cosenza la mattina, ripartendo la sera, treni con grappoli umani sui predellini e financo sui respingenti. Sono studenti ed operai che ritornano nei paesi dopo la scuola e dopo il lavoro. Ora, l'aumento del numero dei viaggiatori, congiunto alla esasperazione delle tariffe, compensa la Società dei danni, che denuncia di avere subìto e di subire tutt'ora. Da Cosenza a Catanzaro si pagavano, fino al 1940, 27 lire; oggi si superano le 800 lire. Il numero dei viaggiatori è aumentato, il traffico è aumentato; le tariffe sono di gran lunga superiori a quelle dello Stato e la Società denuncia *deficit*. Espedienti. Non c'è bisogno di far intervenire lo Stato. Lo Stato interviene soltanto per regalare a quegli azionisti avidi un dividendo maggiore e dar loro la possibilità di evitare un qualsiasi sacrificio per il Paese e per la sua ricostruzione. Il governo avrebbe dovuto costringere la Società a fare onore ai suoi impegni.

Si presenta un altro problema, per noi della provincia di Cosenza: il problema, che è in fondo un problema generale, perchè i tronconi ferroviari debbono essere collegati utilmente, è quello del prolungamento del tronco Camigliatello–San Giovanni in Fiore fino a Crotone, allacciando tutti i paesi silani come Casino, S. Severina ed altri: quello di un piano regolatore.

Onorevole Corbellini, ella oggi aveva dato appuntamento ad una rappresentanza dei Comuni della provincia di Catanzaro e della provincia di Cosenza, alle 17,30, che doveva presentarle i desiderata di quelle popolazioni, avulse dal mondo e invano aspettanti la realizzazione di antiche e nuove promesse, tanto più urgenti quanto più legate alla vita sociale, commerciale, culturale di quelle nobili popolazioni.

L'onorevole Lucifero si è fatto interprete di un fide-commesso, lasciatogli in eredità dal padre suo, che ebbe nel cuore questa ferrovia silana. Il fide-commesso lo tramanderà al figliuolo.

LUCIFERO. Spero di no !

MANCINI. Speranze deluse, se egli continua nel suo atteggiamento governativo (*commenti*). Nell'interesse delle nostre popolazioni noi dobbiamo parlar chiaro e non avere tentennamenti. Bisogna dire pane al pane e vino al vino. Noi siamo completamente trascurati ed umiliati. Invochiamo con tante preci un piccolo tronco di ferrovia a scartamento ridotto; ci contentiamo di tanto poco, mentre altrove la vita si svolge con un dinamismo di rapporti e di mezzi che non si immagina.

Arrivato a questo punto, io domando a me stesso ed a tutti se, votando questo disegno di legge, si va incontro alle nostre popolazioni o si irride alle loro proteste. Con questi 900 milioni si acquisterà sì e no qualche automotrice; ma staremmo sempre come prima, e peggio di prima. (*Proteste dal centro e dalla destra*).

DONATI. E allora, niente. Li portiamo al Nord i 900 milioni!

MANCINI. Voi potete urlare quanto volete, ma gli urli non sono argomenti. Io provo per la mia terra un amore senza confini e ne difendo gl'interessi più e meglio di voi. I capitalisti della Calabro-lucana sono nordici e nel nord si porteranno i 900 milioni.

Voce dal centro. Chi lo sa?

MANCINI. Lo sa l'esperienza, che è una grande guida nella vita, lo sa chi per quaranta anni ha seguìto gli atteggiamenti di questa Società. Lo sanno le popolazioni nostre, che per lustri e lustri hanno innalzato inutilmente le loro proteste!

Voi credete di aver risoluto oggi il nostro problema elargendo 900 milioni al Mezzogiorno, come conclamate. (*Proteste dal centro e dalla destra*). Siate sinceri, questi 900 milioni non li offrite al Mezzogiorno, li avete regalati ad una società privata. Non sentite il rimorso di sperperare in questo modo il denaro dei contribuenti? (*Proteste dal centro e dalla destra*). Noi vi diciamo che non si possono premiare coloro che premio non meritano. Non possiamo regalare al capitalismo nordico 900 milioni, dopo tutte le malefatte che abbiamo subito. Ma voi preferite gli interessi di questa Società e non quelli della popolazione di laggiù. (*Interruzioni dal centro e dalla destra*).

Non fate della demagogia, perchè perdete del tempo. Noi non rifiutiamo i 900 milioni, se spesi per noi.

Noi vogliamo che i denari vengano dati alle ferrovie e non agli azionisti della società Mediterranea. Noi vogliamo che la si metta in mora, che lo Stato intervenga sostituendosi nell'esercizio e spendendo esso direttamente i milioni per le automotrici. (*Interruzioni*). State tranquilli.

Ritorneremo sull'argomento, e controlleremo ciò che avverrà denunziando da questa tribuna la benchè minima distrazione di questa elargizione di quasi un miliardo.

Voi sarete i responsabili della esecuzione della legge.

Onorevoli colleghi, vi prego di rispettare la sincerità e la passione di chi vi parla, perchè la sincerità e la passione sono dettate soltanto dalla conoscenza diretta delle condizioni in cui versano gli abitanti di laggiù. (*Interruzioni*). Inutile interrompermi. Ripeterò sino alla noia che non si risolve il grande problema della rete ferroviaria « dei tre mari » in questo modo. Si vuole industrializzare il Mezzogiorno e si lasciano in vita quei 9 tronconi, beffa ed irrisione, e si rispetta quel materiale rotabile, che non si giunge a rinnovare per intero con 900 milioni. È un facile modo di risolvere i problemi regalando quei milioni, che appartengono ai contribuenti.

Non dirò, perchè non voglio fare della demagogia, che i denari dell'erario sono sacri, specialmente quando ad essi non contribuisce in nessun modo il capitale azionario. In Italia tutto è tassato. È tassata la terra, la casa, l'acqua, l'aria, ma non le azioni delle società anonime.

Non è stato mai infatti censito il capitalismo azionario che supera i 1.500 miliardi, ed il compagno Scoccimarro ne sa qualche cosa.

La morale di questo mio discorso appassionato, che avrebbe dovuto trovare un'eco incondizionata nell'animo e nel cuore di tutti i meridionali, è una sola: l'atteggiamento del Governo attuale: sensibile, prodigo, financo benevolo con il capitalismo, e rigoroso, severo, spesso insensibile verso le esigenze e le speranze delle grandi masse lavoratrici, sulle quali si rovesciano tutti i danni della guerra, che non si volle e tutte le spese della ricostruzione, che si ritarda.

« Pantalone paga » è il vecchio, detto popolare delle nostre popolazioni che comprendono tutto, e caratterizzano questi regimi di classe. Questi detti, se sono l'incrostazione secolare del pensiero collettivo, racchiudono altresì verità, proteste, rampogne, lezioni per partiti e governi di classe.

Onorevoli colleghi, le popolazioni del Mezzoggiorno giudicano questa politica e, non da oggi, la condannano. Comunque, ricordate che ogni problema del Mezzogiorno è un problema di privilegio. (*Applausi da sinistra, congratulazioni*).

ALDISIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALDISIO. Onorevoli colleghi, a me pare che la discussione di questa legge doveva restare nei termini posti dal relatore. Si è voluto andare molto al di là, si è eccessivamente sparlato. La legge è semplice e chiara. È stato

lamentato che il servizio delle ferrovie calabro-lucane è manchevole, insoddisfacente, che il materiale è logoro. Che cosa ci si propone? Ci si propone di rinnovare il materiale e con esso i servizi. Se vi sono esigenze di più largo respiro, problemi di carattere fondamentale, non è in questa sede che vanno sollevati; li discuteremo quando il Ministro, e credo presto, sottoporrà al Parlamento il piano delle costruzioni ferroviarie del Mezzogiorno. Ma come si fa a rinunciare ai sia pure modesti benefici proposti, quando tutti gli oratori hanno rilevato e unanimemente reclamato un miglioramento nell'esercizio di tali linee? Approvando la legge un miglioramento si avrà con l'ordinazione di 25 automotrici nuovissime che realizzeranno un risparmio nel consumo del combustibile, e che la Società esercente acquista per conto proprio, coll'aiuto di un prestito che lo Stato fa – prestito che deve essere ammortizzato insieme agli interessi del 5 per cento. Lo Stato con ciò non solo non regala nulla, ma si prepara a realizzare anche dei benefici, a parte che il miglioramento dei servizi è indiscutibile. Prego i colleghi, per questi evidenti motivi, di approvare la legge rinviando ad altro momento la discussione del problema più ampio e grave delle costruzioni ferroviarie del Mezzogiorno che il Governo non può, non deve ignorare. Ma, ripeto, non è questa la sede per un sì vasto dibattito. (*Applausi dal centro e dalla destra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Genco.

GENCO, *relatore*. Onorevoli colleghi, chiedo scusa se sarò brevissimo. Non posso approfittare della vostra pazienza, come ha fatto qualcuno degli oratori che mi ha preceduto, per ridire cose note, cose che, in parte, noi meridionali condividiamo e conosciamo. Consentite però che io risponda per sommi capi, ai diversi oratori e alle obiezioni che hanno fatte al disegno di legge. Mi duole che la relazione non sia stata distribuita a tutti i senatori: ciò si deve al ritardo con cui questo disegno di legge è venuto alla discussione. Le copie sono state stampate in numero opportuno, ma ognuno se ne è preso 2, 3, 4: sta di fatto che non tutti i colleghi hanno avuto la copia del disegno di legge ed hanno potuto prendere visione della mia relazione, che, modestamente, è abbastanza chiara, mette il problema nei suoi limiti, dice come la motorizzazione proposta con questo disegno di legge migliorerà il servizio delle ferrovie della nostra regione, ridurrà il famoso *deficit* di cui si è tanto parlato, sarà l'inizio della trasformazione totale di queste ferrovie.

Risponderò ai singoli oratori. L'onorevole Mancini mi ha tacciato di poco amore per il Mezzogiorno: consenta l'onorevole Mancini che io gli dica che non credo di essere inferiore a lui nell'amore per la nostra terra, la sua e la mia. L'onorevole Mancini sappia che l'altro giorno, nella Commissione dei lavori pubblici e nella Giunta del Mezzogiorno, proprio io ho chiesto che il Ministro dei lavori pubblici ci dica la sua opinione circa un completo piano di lavori stradali e di lavori ferroviari nel Mezzogiorno d'Italia. I lavori di costruzione ferroviaria non sono di competenza del Ministro dei trasporti: sono di competenza della direzione delle costruzioni ferroviarie; non è in questa sede che ne dobbiamo parlare.

L'onorevole Mancini sa quale è la mia opinione in questa materia perchè ne ho parlato anche durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

MANCINI. Siamo stati d'accordo.

GENCO, *relatore*. E allora? Ha detto l'onorevole Mancini che si fa commercio di denaro e che lo Stato diventa banchiere, che non c'è alcun controllo sui bilanci di queste società. Io non voglio, non intendo difendere nessuno, non sono avvocato di nessuno, tanto meno delle società, di qualsiasi specie e di qualsiasi regione; però, l'altro giorno, in Commissione, il suo collega di gruppo, onorevole Priolo, che mi duole di non vedere presente, ebbe a dire che, quando era Sottosegretario ai trasporti, egli, che ha guardato dentro ai bilanci delle ferrovie in concessione ha trovato che questi bilanci, affidati alla solerzia ed alla pignoleria di un funzionario delle ferrovie, erano stati riveduti fino all'ultimo. Mi duole, ripeto, che non ci sia l'onorevole Priolo.

L'onorevole Mancini ha parlato del disastro della Camigliatello-Cosenza, ma disastri ferroviari o stradali, ponti che crollano ecc. accadono un po' dappertutto: possono dipendere da vizi di materiale, vizi di calcolo, vizi di costruzione: non è il caso ora di indagare su questo. Si è detto che si viaggia male, si sono

criticate le autovetture, l'eccesso di folla. Queste condizioni si verificano nelle nostre zone per alcuni treni, quelli mattutini, che portano centinaia di operai in città e centinaia di studenti alle Università o alle scuole medie; si capisce allora che i treni vadano pieni; occorre però aggiungere che gli altri treni sono vuoti. Il disservizio lamentato dall'onorevole Milillo non esiste; io ho le tabelle della frequentazione media dei treni e delle automotrici del mese di dicembre e posso dire che, di fronte a cento posti offerti, vi è una frequentazione media per una coppia di treni di appena venti posti. Ieri sera ho viaggiato da Altamura a Bari con un'autovettura del servizio automobilistico delle calabro-lucane; ebbene vi erano solo dodici viaggiatori ed io ero il tredicesimo; e l'autovettura è capace di trenta posti. Ma a me è capitato qualche sera fa, onorevole Palermo, di viaggiare con solo altri due compagni di viaggio; eppure si parla ancora di disservizio! L'onorevole Milillo ha detto che vi è un disservizio fantastico, ma io ho portato gli orari ferroviari. Altamura, la mia città, servita dalle ferrovie dello Stato e dalle ferrovie calabro-lucane, mentre ha tre coppie di treni di andata e ritorno delle ferrovie dello Stato, ha invece ben 8 coppie di treni, con automotrici o con trazione a vapore, delle calabro-lucane. La città di Matera ha cinque coppie di treni al giorno delle calabro-lucane, oltre a due coppie di auto-pulmann. Io ho qui gli orari ufficiali. Come si può parlare di disservizio? Amici miei, si esce dallo stato di guerra, e la ferrovia calabro-lucana ha subito delle perdite per eventi bellici: 21 carri sono stati bruciati, 8 vetture hanno avuto la stessa sorte, (tutte vetture modernissime in servizio appena dal 1934), 3 automotrici e una locomotiva sono state bruciate. Oggi il materiale è certamente insufficiente e bisogna con questa legge dare a queste ferrovie del materiale moderno. Le automotrici che oggi sono in servizio su questa linea fanno un ottimo servizio. Il percorso Matera-Bari si copre in un'ora e venti, mentre con i treni a vapore ce ne vogliono 3 e mezzo. Ebbene, noi chiediamo che questo disegno di legge passi, sicchè si possa sostituire all'attuale trazione a vapore la trazione mediante automotrici. Vi sarà così una riduzione anche del *deficit* lamentato da tutti in quanto che, mentre oggi una locomotiva del peso di 35 o 40 tonnellate nelle salite trascina appena 3 vetture di altrettanto peso, il giorno in cui (l'ha detto l'onorevole Zotta), il servizio sarà compiuto mediante automotrici, si avrà una riduzione notevole di spese.

E se la Commissione della Camera dei deputati ha ritenuto che con questo mezzo il *deficit* diminuisce di circa 300 milioni, io, che non sono così ottimista come l'onorevole Marotta, ritengo che se anche il *deficit* si abbassasse di 200 o di 150 milioni, questa somma, che lo Stato presta alla società, la potrà ricuperare in pochi anni, sotto forma di minore intervento nelle perdite per le quali, come sapete, in virtù della convenzione del 1926, lo Stato deve intervenire per i nove decimi. Ma l'onorevole Milillo ha detto: noi non abbiamo fiducia nel controllo dello Stato, noi vogliamo che lo Stato assuma la gestione di queste ferrovie. Io trovo una contraddizione in termini in questa proposta, perchè se egli non ha fiducia nello Stato come controllore, non vedo come possa lo Stato riscuotere la sua fiducia, quando diventa addirittura amministratore.

Gestione commissariale? Ma per arrivare alla gestione commissariale occorre che prima ci sia stata una inchiesta, che ci sia qualche violazione palese negli obblighi della concessione. Piuttosto, onorevole Mancini, ella che si preoccupa tanto di dare un prestito di 900 milioni alla « Società Mediterranea » per le ferrovie del Mezzogiorno, perchè non grida quando i miliardi dello Stato si dànno per mantenere le industrie del Nord dove gli operai tumultuano e scioperano e impongono a voi, a noi, e al Governo di sperperare i miliardi? (*Approvazioni dal centro e da destra, proteste e rumori dalla sinistra*). Quando si consumano 20 o 30 miliardi per la Fiat, per la Breda o che so io, voi non protestate, perchè sono gli operai che vi impongono di andare a chiederli al Governo, e voi allora siete d'accordo con industriali ed operai; quando invece si devono dare soldi, per pochi che siano, al Mezzogiorno, allora voi sentite tutti gli scrupoli possibili. (*Applausi dal centro e da destra, interruzioni dalla sinistra*).

Voi volete arrivare alla statizzazione. Ma noi sappiamo che voi ci volete portare insensibilmente verso il socialismo e volete comin-

ciare dalle ferrovie calabro-lucane. Avete parlato di perdite rilevanti, ma tenete presente le cifre, onorevoli colleghi della sinistra; vi dirò che, di fronte ad una perdita di 63 miliardi per 16 mila chilometri di ferrovie statali, c'è una perdita di 4 miliardi per 8000 chilometri circa di ferrovie in concessione. Queste sono le cifre. Ma di questo io non faccio appunto al Ministro; i servizi pubblici, onorevole Mancini, non possono essere attivi. Lei non può, per esempio, pretendere di ricavare dalle scuole, con le tasse scolastiche, tanto da mantenere i professori, da mantenere gli edifici e tutte le funzioni della scuola. Le ferrovie, i trasporti, sono proprio quei servizi pubblici che non possono essere attivi, specialmente, onorevole Mancini, quando attraversano zone depresse, come la sua Calabria, la vicina Basilicata ed, in parte, la nostra Puglia, per lo meno nel retroterra.

Le cause del passivo sono qui. Si dice: ma vi sono vetture del 1911. Sì, c'è qualche vettura vecchia; è chiaro che se parecchie vetture nuove sono state bruciate dagli eventi bellici, l'Amministrazione delle ferrovie, che pure deve fare dei treni, mette in servizio qualche vettura del genere. Dotiamo le ferrovie calabro-lucane di mezzi più idonei ed avremo fatto qualcosa a vantaggio della nostra terra.

Noi possiamo anche ammettere che ci sia un certo disservizio, ma come volete eliminarlo? Statizzando? Creando, come disse l'altro giorno l'onorevole Ferrari, il Consiglio nazionale dei trasporti? Ma se la creazione del Consiglio Superiore dei trasporti, se la nomina di un commissario alle calabro-lucane servissero a mutare immediatamente, «ipso facto», ciò che io non credo affatto, la situazione ferroviaria, anche io voterei a favore della proposta dell'onorevole Milillo. Ma non è con questi sistemi che si può giungere ad una soluzione. Queste linee sono nate per una rete unica, che doveva congiungere i tre mari: mare Jonio, mare Adriatico e mare Tirreno. Ma, bisogna essere un pochino sereni, non è per colpa della Società che questa rete non è stata completata. L'onorevole Milillo deve sapere molto bene, per esempio, che quando si è costruita la ferrovia Matera-Miglionico-Montalbano, si è aperta una galleria di tre chilometri e mezzo, che è costata allora 150 milioni e nella quale si son trovate tutte le difficoltà possibili: sorgenti di acqua calda, gas metano, frane, argille scagliose, per cui la galleria è stata rifatta quasi due volte per intero.

Queste ferrovie, quando furono concepite per la lunghezza di 1.271 chilometri, dovevano servire bene gli interessi della Regione. È venuta la prima guerra, poi è venuta la seconda. Dobbiamo completare la rete? Onorevole Mancini, sono completamente d'accordo con lei; se lei avesse seguìto il mio intervento nella discussione del bilancio dei trasporti e dei lavori pubblici, ricorderebbe che io chiesi che venisse costruito immediatamente il tronco lungo la Valle dell'Agri che è una delle più fertili zone dell'Italia Meridionale. Bisogna costruire qui la ferrovia, perchè la strada non si può costruire, per divieto posto dalle autorità militari, non da adesso, da sempre. Una linea ferroviaria di 104 chilometri: io mi rendo perfettamente conto di quanto possa costare. Ecco perchè io avevo pregato il Ministro dei lavori pubblici di venirci a dire quale è il programma del Ministero e in quanti anni si vuole attuare un completo piano di costruzioni stradali e ferroviarie nel Mezzogiorno. Questa è l'azione che noi dobbiamo fare. Ma non faremo nessun passo a favore della nostra Regione se noi fermeremo l'approvazione di questo disegno di legge

Onorevoli colleghi, ho già detto all'inizio che non volevo tediarvi. Consentite che non mi fermi oltre su tutte le piccole e grandi cose che sono state dette. L'onorevole Lucifero ha spezzato una lancia a favore; l'onorevole Zotta ha detto che il tenore di vita dei paesi toccati dalle ferrovie calabro lucane si è elevato. Chi, come me, da ragazzo, ha visto come stavano indietro quelle popolazioni della Basilicata, chi, come me, vede oggi una automotrice percorrere il tratto da Potenza a Bari che è di 150 chilometri, in circa tre ore, sa quale rigoglio di vita la ferrovia, in quelle regioni che attraversa, ha portato!

Ecco perchè bisogna portare la ferrovia anche nelle altre regioni della Basilicata e della Calabria. Ed è per questo che io, come ho detto nella relazione, anche senza il voto unanime - onorevole Ferrari, glie ne dò atto - della Commissione, vi chiedo di approvare il disegno di legge. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corbellini.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti.* In ordine a questo schema di legge, sono portato naturalmente ad osservare che la discussione si è estesa oltre il limitato campo in cui mi sembra potesse circoscriversi.

È giusto che noi dobbiamo pensare ad un piano regolatore delle ferrovie della Calabria. Evidentemente nel programma di tutto il sistema di comunicazioni dell'Italia Meridionale, della Calabria, della Lucania, della Puglia come della Sicilia, penso che non sia possibile escludere la sistemazione ed il completamento della rete ferroviaria delle calabro-lucane.

Però non era questo, certo, il problema che oggi doveva occuparci. Tutto quanto è stato detto sulle condizioni attuali e sullo sviluppo delle ferrovie calabro-lucane per raggiungere un complesso organico di ricostruzione e di nuova costruzione delle linee e per dare una migliore economia ai trasporti delle zone impervie non servite da altri mezzi, è cosa molto importante; ma debbo subito dire anche che l'argomento dovrà logicamente venire trattato quando si parlerà di programmi e di piani regolatori delle ferrovie della Calabria ed in modo ampio ed esauriente e non per pura incidenza su altro argomento.

Si potrà allora rilevare che i progetti originari delle ferrovie calabro-lucane furono compilati in epoche in cui esisteva un assoluto monopolio del trasporto su rotaia rispetto a quello su strada. Allora non si pensava – come si pensa oggi nei programmi della ricostruzione che realizzeremo coi fondi E. R. P. – di poter costituire un sistema organico di comunicazioni stradali e ferroviarie che si completi supplendo alle deficienze di un mezzo con le possibilità dell'altro. Ad oltre quaranta anni da quegli studi noi abbiamo il dovere di aggiornarli e di perfezionarli e di fare programmi organici di lavoro in base ai finanziamenti che potremo avere dal Fondo lire a lunga scadenza del nostro piano quadriennale.

Questo è dunque un problema molto importante che deve però venire discusso con la necessaria profondità ed essere inserito nel problema della ripresa economica del Mezzogiorno, tenendo conto, naturalmente, anche del completamento dei tronconi delle linee ferroviarie ancora esistenti nella Calabria e nella Lucania e che non sono stati ancora ultimati. Al riguardo noto che basta dare uno sguardo anche superficiale alla rete ferroviaria calabrese per vedere ancora come essa nacque incompleta e frammentaria. Tra le altre cose, i tracciati delle linee esistenti hanno i difetti della vecchiezza della loro concezione e subiscono le conseguenze della interruzione di molti tratti in conseguenza del non completamento di determinate linee.

Riguardo a questa particolare situazione, mi riferisco subito, per esempio, a quanto ha detto poco fa il senatore Lucifero, il quale parlava esattamente del proseguimento della più volte ricordata linea di Camigliatello, la quale nella previsione originaria doveva riunirsi alla ferrovia esistente per il versante della Ionica congiungendosi con il tronco già in esercizio da Petilia a Crotone. Ha accennato giustamente l'onorevole Lucifero che seguendo tale progetto si traverserebbero impervie zone della Sila alle quali probabilmente l'economia dei trasporti non potrebbe arrecare un grande ed immediato vantaggio ed è infatti per questo che tale linea, che attraversa una zona così difficile d'alta montagna, è tuttora oggetto di altri studi, per poter vedere se essa possa venire modificata e orientata verso località e valli industriose del versante Ionico; ma nel tempo stesso occorre tener conto di un programma di strade e di autostrade che siano complementari delle ferrovie e che possano essere di vero beneficio per i territori attraversati. Non indugio su tale argomento anche perchè l'ora è tarda.

Nel caso della rete calabro-lucana, riconfermo che ci troviamo di fronte ad una ferrovia, la quale come ha accennato il relatore Genco, ha subìto distruzioni e gravi interruzioni dovute a cause di guerra: mi basti ricordare solo la distruzione del ponte sul Petrace la quale interrompe la comunicazione della ferrovia presso Gioia Tauro in una zona che essa prima serviva. La ferrovia calabro-lucana è una ferrovia che oggi viene esercitata in condizioni di disagio e di non razionale esercizio, sopratutto perchè risente della vecchiezza della concezione, del passaggio di due guerre – perchè i ritardi delle costruzioni dopo la convenzione del 1911 derivarono dalla sospensione dei lavori avvenuta durante la

guerra 1915–1918 – e soprattutto risente delle distruzioni di questa ultima guerra e delle condizioni del materiale rotabile in parte distrutto o gravemente avariato.

Ci siamo preoccupati subito della ricostruzione del materiale rotabile delle grandi linee ferroviarie di comunicazione; ed ora, mentre la rete principale ritorna ad avere un assetto sufficientemente normale, diviene necessario occuparci della ricostruzione di materiale rotabile e della sistemazione di linee di carattere locale che, se pur sono di scarsa importanza nel quadro generale ferroviario, ne assumono una tutta particolare per la necessità dei paesi serviti. Ora, è dunque venuto il tempo anche per questo.

Però, come ho detto, il problema si restringe al quadro generale; e ci siamo limitati a vedere lo stato di fatto dell'esercizio di questa rete deficitaria per cercare di migliorarlo dal lato tecnico ed economico. Abbiamo discusso pochi giorni or sono qui in Senato in maniera abbastanza vivace quando richiedevo un aumento degli stanziamenti per i sussidi chilometrici integrativi di esercizio, perchè richiedevo che i sussidi stessi fossero concessi soltanto dopo il controllo efficace e rigoroso del sindacato economico esistente nel Ministero dei trasporti. (*Commenti da sinistra*). Ma voi che sedete nei banchi della opposizione avete voluto votare contro questa disposizione che mi concede la facoltà di controllare che non ci siano sperperi organizzativi e di esercizio. Mi sembra che oggi avete completamente cambiato parere perchè dite addirittura che noi siamo capaci perfettamente di controllare ed anzi, elogiando i tecnici del Ministero, auspicate senz'altro che anche queste ferrovie vengano nazionalizzate ed abbiano subito un Commissario governativo che si sostituisca alla gestione privata. (*Proteste dalla sinistra*). Comunque io vi assicuro fin d'ora che, siccome l'articolo 2 della legge sui sussidi integrativi che io ho ricordato è già stato approvato, il controllo che il Ministero dei trasporti farà sulla gestione di tutte le ferrovie concesse ed anche delle calabro-lucane sarà un controllo oculato, severo, rigido ed equilibrato. La competenza dei miei collaboratori ne dà assoluta garanzia non solo per questo caso ma per tutti quelli che sono al loro esame.

In conclusione si tratta di un problema di esercizio, e cioè di sostituire con mezzi più economici materiale rotabile ferroviario antiquato e logorato dalla guerra (ma non pericoloso, come è stato detto, perchè ci sono organi del Ministero che esercitano un controllo tecnico molto oculato per garantire la sicurezza dell'esercizio, non solo nel campo automobilistico, ma anche e sopratutto in quello ferroviario).

L'esercizio delle linee delle calabro-lucane è stato sino ad ora assai costoso per una ragione particolare. Esse sono ancora in gran parte servite da vecchie locomotive a vapore che pesano spesso anche quaranta tonnellate e trasportano quaranta tonnellate di veicoli e quel che è peggio vanno a velocità limitatissime. Si consuma del carbone per trasportare metà del peso del treno costituito dalla pesante locomotiva su montagne russe; e scarso è il posto destinato ai viaggiatori. Invece le venticinque automotrici nuove possono assicurare un servizio di circa quattromila chilometri-treno al giorno, sono modernamente attrezzate e hanno velocità elevata. Con esse si potranno istituire almeno quaranta nuovi treni al giorno distribuiti in tutte le linee della Società e tutto ciò in attesa di una definitiva sistemazione della rete in esame. Per queste nuove automotrici il consumo di nafta sarà dell'ordine di un litro per tre o quattro chilometri di percorso e quindi pari a quello di un medio autocarro; mentre le attuali locomotive a vapore consumano per lo stesso percorso carbone per circa 30–35 chili con una spesa almeno tre volte maggiore.

Le economie possibili – che abbiamo valutato nell'ordine di 250–270 milioni annui – vanno tenute in conto per la valutazione del sussidio di esercizio che verrà quindi diminuito d'altrettanto. Non è probatoria l'affermazione che se la gestione delle ferrovie calabro-lucane fosse assunta direttamente dallo Stato, il problema del risanamento del bilancio delle ferrovie stesse verrebbe automaticamente risolto.

Debbo mettere in rilievo che il nostro intervento per la costruzione di nuove automotrici ha un valore particolare: non è dato ad una società qualsiasi senza precisazione dell'impiego del capitale concesso, ma è dato ad una società perchè essa compia determinati lavori di costruzione di nuovo materiale. La

società avrà 900 milioni per comperare venticinque automotrici che costano trentacinque milioni l'una. Queste automotrici dovranno essere di un tipo autorizzato da noi, di un tipo cioè standardizzato, controllato nella sua costruzione e nelle sue caratteristiche tecniche. Inoltre esse verranno costruite da officine dell'Italia meridionale e quindi si otterrà anche il risultato di dar lavoro a delle industrie che di lavoro hanno tanto bisogno.

Questa organizzazione controllata da noi ci dà la più ampia garanzia che i 900 milioni saranno spesi bene. Si tratta di una organizzazione tecnica che ha eseguìto la costruzione di molte altre automotrici e locomotive nei tempi passati ed anche attualmente, con piena soddisfazione e serietà di collaudo.

Tralasciando molte delle osservazioni che sono state fatte, tutte di carattere generale e ispirate alla visione più ampia del problema dei trasporti che, come abbiamo già detto non va oggi esaminato in questa sede, si tratta in conclusione di vedere se una società concessionaria potrà essere sufficientemente idonea ad assolvere non solo alle necessità attuali ma a quelle future della riorganizzazione dei servizi ferroviari e filoviari calabro-lucani allo scopo di ridurre le spese di esercizio ed insieme di migliorare le comunicazioni delle zone servite. A questo quesito non posso dare che risposta affermativa. Il problema sollevato dall'onorevole Zotta quando ha detto che queste ferrovie portano una maggiore attività alla economia dei singoli centri serviti e sono indispensabile stimolo al loro sviluppo è certamente la ragione principale dell'intervento del Governo. Si è sempre rilevato che la comodità e la rapidità dei trasporti aumentano il traffico; quando ai vecchi treni si sostituiscono automotrici moderne e veloci che dànno la possibilità di offrire maggiore numero di posti ai viaggiatori, il nuovo sistema ferroviario provoca un aumento di viaggiatori. La caratteristica di questi tipi di automotrici è quella di raddoppiare e, qualche volta triplicare la velocità consentita dalla linea per le vecchie locomotive. Quindi, come ha accennato il senatore Genco, possiamo prevedere comunicazioni più rapide e comode con un deciso miglioramento dei servizi.

Richiamo l'attenzione di tutti i colleghi su questa mia affermazione perchè il concetto ora esposto ricorrerà più volte nei miei interventi per il miglioramento dei traffici terrestri e nelle proposte di nuova organizzazione dei nostri servizi ferroviari. Quando noi trasformeremo quelle particolari strade che hanno le rotaie e che non possono venire sostituite da altre, in arterie di comunicazione che invece di avere degli autobus di linea avranno delle automotrici su rotaia, semplificando e snellendo anche i servizi delle stazioni, con quell'istituto di movimento dei treni che i tecnici specialisti definiscono della dirigenza centrale per cui a mezzo di telefono un solo capostazione può comandare una linea ferrata della lunghezza anche di 100 chilometri, noi potremo ottenere servizi sempre più economici e quindi ridurre le spese di esercizio. Anche per questo motivo insisto che non è possibile mantenere lo stato giuridico dei ferro-tranvieri che esercitano linee con questi criteri allo stesso livello di quello degli agenti della rete ferroviaria a grande traffico dove i servizi sono più pesanti ed intensi. Ma siccome i servizi delle linee secondarie hanno caratteristiche speciali, sono meno pesanti e onerosi, difficilmente sono notturni e non richiedono prolungate assenze del personale dalla propria residenza, è evidente che essi possono venire esercitati più economicamente e con minore spesa di quanto avverrebbe se essi venissero conglobati in un'organizzazione generale come quella di una grande amministrazione che ha esigenze, pesi, oneri e quindi doveri verso il proprio personale molto diversi.

Quindi vi dichiaro apertamente che sono contrario al passaggio della gestione di queste ferrovie secondarie nella grande rete ferroviaria di Stato e che conviene invece tenerle separate. Soprattutto se esse sono, come nel caso attuale, a scartamento ridotto e quindi non possono fare servizio cumulativo con le ferrovie a scartamento normale. È un fatto caratteristico sul quale avremo occasione di intervenire in seguito in riferimento all'esercizio delle linee a scartamento ridotto della Sicilia che sono amministrate dallo Stato in maniera che a mio avviso non è certo soddisfacente nè in linea tecnica nè in linea economica.

Concludendo, per non insistere molto su una questione come quella che ci occupa e che, ridotta nei suoi veri termini, diviene bene

delimitata, riassumo quanto ho detto e cioè che la legge che noi abbiamo presentato alla vostra approvazione e che fu già approvata dalla Camera dei deputati, precisa che noi chiediamo 900 milioni soltanto allo scopo di costruire 25 automotrici che saranno destinate ai servizi delle ferrovie calabro-lucane con l'obbligo che i servizi che queste automotrici eserciteranno farà diminuire il nostro contributo di esercizio per colmare il disavanzo della Società di circa 250, 260 milioni annui. Questo vantaggio economico che ha lo Stato giustifica il suo intervento nella questione e quindi il finanziamento di 900 milioni. Tutto il rimanente ha carattere generale ed investe problemi interessanti e di grande importanza ma che non sono da discutersi e risolversi in questo dibattito il quale, come vi ho detto, ha un compito molto più limitato e molto più concreto.

Vi prego perciò di considerare chiusa la discussione generale e di passare all'esame ed alla approvazione degli articoli. (*Vivi applausi*).

BOSCO LUCARELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSCO LUCARELLI. Come presidente della Giunta del Mezzogiorno mi permetto far osservare che questo disegno di legge avrebbe dovuto avere il preventivo parere della Giunta stessa, a norma dell'articolo 21 del regolamento del Senato. Noi non intendiamo sollevare nessuna obiezione al riguardo; tengo però a dichiarare a nome della Giunta che nell'ultima riunione, avendo portato l'esame su questo argomento, la Giunta ha espresso parere favorevole al progetto di legge.

PRESIDENTE. Domando il parere della Commissione sugli ordini del giorno presentati.

GENCO, *relatore*. La Commissione non accetta l'ordine del giorno del senatore Milillo, ed accetta il secondo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'ordine del giorno del senatore Milillo così formulato:

« Il Senato, rilevate le grandi deficienze del servizio e le inadempienze della Società concessionaria in ordine all'esercizio delle ferrovie calabro-lucane, invita il Ministro dei trasporti ad espletare la procedura necessaria per addivenire alla revoca della concessione e alla gestione commissariale delle ferrovie stesse ».

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

L'altro ordine del giorno del senatore Rocco ed altri: « Il Senato invita il Governo ad ultimare la costruzione del tronco ferroviario Laurenzana-Senise » è già stato accettato dal Governo come raccomandazione.

Do ora lettura degli articoli del disegno di legge nel testo modificato dalla Commissione:

Art. 1.

Il Ministero dei trasporti è autorizzato a concedere alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo anticipazioni rimborsabili, entro il limite massimo di lire 900 milioni, per provvedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile per l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane.

Le anticipazioni concesse saranno rimborsate dalla società in 20 anni a decorrere dal 1° gennaio 1951, in altrettante annualità posticipate, comprensive degli interessi nella misura del 5 per cento.

(*È approvato*).

Art. 2.

Mediante convenzione, che in conformità dello schema allegato sarà stipulata con la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo e approvata con Decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri per i trasporti e per il tesoro, saranno stabilite le modalità e le garanzie relative alle anticipazioni di cui al precedente articolo e alla fornitura del nuovo materiale rotabile.

Con legge successiva sarà stabilita la misura del fondo di rinnovo per il materiale rotabile di cui all'articolo 1, fondo da costituire a carico dello Stato, a partire dall'anno successivo alla data di immissione in servizio del materiale stesso.

(*È approvato*).

Art. 3.

La somma di lire 900 milioni, di cui all'articolo 1, sarà stanziata negli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, in ra-

gione di lire 450 milioni nell'esercizio finanziario 1948-49 e di lire 450 milioni nell'esercizio 1949-50.

Con decreti del Ministro del tesoro sarà provveduto alle variazioni di bilancio occorrenti per l'esecuzione della presente legge.

(*È approvato*).

Prego il senatore segretario di dar lettura dello schema di convenzione allegato al disegno di legge, nel testo modificato dalla Commissione.

CERMENATI, *segretario*:

ALLEGATO

MODIFICATO DALLA COMMISSIONE

SCHEMA DI CONVENZIONE CON LA SOCIETÀ ITALIANA STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO PER REGOLARE L'ACQUISTO DI NUOVO MATERIALE ROTABILE PER L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE CALABRO-LUCANE

PREMESSO:

che, mediante convenzione 10 luglio 1926, approvata e resa esecutoria con regio decreto-legge 29 luglio 1926, n. 1450, convertito nella legge 29 dicembre 1927, n. 2731, furono modificate e integrate le precedenti convenzioni intervenute con la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane;

che con legge 1949, n. , il Ministro dei trasporti è stato autorizzato a concedere alla Società anzidetta anticipazioni rimborsabili in 20 anni al tasso del 5 per cento, entro il limite massimo di lire 900 milioni, per provvedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile per l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane;

che in conformità del disposto dell'articolo 2 della legge anzidetta occorre stabilire mediante convenzione, le modalità e le garanzie relative alle anticipazioni di cui sopra e alla fornitura del nuovo materiale rotabile, e definire inoltre gli altri rapporti fra lo Stato e la concessionaria in dipendenz della foranitura stessa,

Tutto ciò premesso, le parti come sopra costituite, da me ufficiale rogante personalmente conosciute, mentre confermano la precedente narrativa, che forma parte integrante della presente convenzione, convengono e stipulano quanto appresso:

Art. 1.

La Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo si obbliga ad acquistare ed a mettere in servizio sulle ferrovie calabro-lucane, entro il 31 dicembre 1950, n. 25 nuove automotrici, di cui 10 di tipo articolato e 15 a carrelli, in conformità delle proposte presentate con domanda 11 dicembre 1947.

Ove concorrano giustificati motivi saranno accordate per il compimento della fornitura, se richieste prima del 31 dicembre 1950, proroghe che nel loro insieme non eccedano il periodo di dodici mesi.

La Società presenterà per l'approvazione governativa, entro due mesi dalla data del decreto di approvazione della presente convenzione i disegni di esecuzione, dei due tipi di automotrici da acquistare, coi relativi preventivi di spesa.

Art. 2.

L'ordinazione, da passare alle ditte costruttrici, delle varie unità di materiale rotabile, secondo i tipi approvati, sarà di spettanza della concessionaria Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, previa apposita autorizzazione dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in seguito ad esame ed approvazione, da parte di esso, dei prezzi offerti dalle ditte medesime.

Art. 3.

È fatto obbligo alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo di tenere tempestivamente informato l'Ispettorato generale della data precisa a decorrere dalla quale saranno iniziati i lavori di costruzione delle nuove unità di materiale rotabile nelle fabbriche costruttrici, e del ritmo con il quale i lavori stessi saranno successivamente pro-

seguiti, allo scopo di poter esercitare sopra luogo la necessaria vigilanza. All'uopo resta convenuto che tale sorveglianza verrà effettuata in modo continuativo, oltre che dai rappresentanti sociali, anche dai funzionari governativi a ciò delegati, particolarmente con il loro intervento alle prove di resistenza e di collaudo dei vari materiali metallici impiegati nelle costruzioni: prove da eseguirsi ai sensi ed in conformità delle disposizioni del capitolato d'oneri generale delle ferrovie dello Stato per la fornitura del materiale rotabile, nonchè degli altri capitolati speciali in materia, editi dalla Direzione generale – Servizio materiale trazione – Ferrovie dello Stato.

La stessa Commissione, composta di funzionari governativi e sociali, s'intende pure incaricata dell'effettuazione delle visite di verifica e delle prove di collaudo per l'ammissione in servizio delle singole unità di materiale rotabile costruito.

Art. 4.

Per la fornitura del materiale di cui all'articolo 1, il Ministero dei trasporti concederà alla Società Mediterranea, a seguito di presentazione dei relativi documenti, anticipazioni proporzionali ai pagamenti che essa deve effettuare alle case costruttrici, ragguagliate cioè alle spese risultanti dai preventivi approvati a norma del secondo comma dello stesso articolo 1.

Art. 5.

Il rimborso allo Stato del complessivo importo delle anticipazioni concesse sarà effettuato dalla Società in 20 anni a decorrere dal 1° gennaio 1951, in altrettante annualità posticipate, comprensive degli interessi nella misura del 5 per cento.

In caso di ritardato pagamento la concessionaria dovrà corrispondere gli interessi di mora nella misura del 10 per cento.

Il Ministero dei trasporti potrà rivalersi di quanto dovuto dalla Società sulle somme che siano ad essa accreditate a qualsiasi titolo e, in caso d'insufficienza, anche sui prodotti, dell'esercizio delle ferrovie calabro-lucane, a termini dell'articolo 202 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

Art. 6.

Agli effetti dell'applicazione dell'articolo 24 della convenzione 10 luglio 1926 gli interessi sul capitale investito nel materiale rotabile acquistato a norma della presente convenzione, interessi da comprendere nei conti economici di esercizio, a decorrere dal 1° gennaio 1951, saranno calcolati al tasso del 5 per cento, per la parte di spesa corrispondente all'importo delle anticipazioni concesse a norma del precedente articolo 4.

La parte di spesa non coperta dalle anticipazioni anzidette sarà compresa nei conti economici di esercizio degli anni nei quali la spesa medesima sarà sostenuta, a titolo di parziale rinnovo del materiale esistente da mettere fuori uso. Sulla spesa anzidetta non sarà peraltro computata la quota del 2,50 per cento di cui alla lettera *a*) dell'articolo 24 della convenzione.

Art. 7.

In caso di decadenza o di riscatto a termini degli articoli 16 e 42 della convenzione 10 luglio 1926, l'Amministrazione avrà facoltà di dedurre, in tutto o in parte, dalle somme eventualmente spettanti alla concessionaria l'importo capitale non ancora rimborsato sulle anticipazioni concesse, restando corrispondentemente estinto o ridotto il residuo debito della concessionaria medesima.

Art. 8.

Per tutto quanto non è contraddetto dal presente atto, restano pienamente validi i patti contenuti nella convenzione 10 luglio 1926.

Art. 9.

Tutte le spese per la stipula del presente atto, comprese quelle di registrazione, sono a carico del concessionario.

L'atto stesso sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso, e non sarà valido e definitivo nei riguardi dello Stato se non dopo approvato con decreto del Presidente della Repubblica, registrato alla Corte dei conti.

MANCINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINI. Prendo la parola per dichiarazione di voto a nome del partito socialista italiano e faccio osservare che la nostra opposizione ha espresso un punto di vista inteso a risolvere il problema delle ferrovie calabro-lucane in maniera integrale.

Tale punto di vista non è stato accolto. L'opposizione, comunque, darà il suo voto favorevole, riserbandosi di riproporre il problema in sede di discussione del bilancio del Ministero dei trasporti. (*Commenti*).

FERRARI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. Io volevo fare le stesse, identiche dichiarazioni che ha fatto l'onorevole Mancini; non le ripeterò, rimettendomi ad esse.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Raffeiner: «Modifica al decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23, concernente la revisione delle opzioni degli Alto Atesini» (121).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa del senatore Raffeiner: «Modifica al decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23, concernente la revisione delle opzioni degli Alto Atesini».

Prego il senatore segretario di darne lettura nel testo modificato dalla Commissione.

CERMENATI, *segretario*, legge lo stampato n. 121-A.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Raffeiner: ne ha facoltà.

RAFFEINER. Onorevoli senatori, prima di entrare nel merito di questa mia piccola proposta di legge, consentitemi di rievocare brevemente le opzioni dell'anno 1939 nell'Alto Adige. Il 23 giugno 1939 si era addivenuto a Berlino tra rappresentanti del Governo nazista e rappresentanti del Governo fascista ad un accordo che aveva per oggetto l'esodo del popolo sudtirolese dalla sua terra patria. Questo accordo non fu mai ratificato ed il suo preciso contenuto non fu nemmeno pubblicato.

Secondo quanto ho sentito anni dopo, si trattava di un accordo fatto verbalmente, senza alcuna redazione scritta, del quale soltanto alcuni dei presenti avrebbero fatto degli appunti nei loro taccuini.

Sembra però che ben presto, se non già fin dall'inizio, le alte parti contraenti erano discordi su vari punti essenziali dell'accordo.

Le autorità germaniche e gli esponenti del nazismo venuti nella nostra regione affermavano trattarsi di un trasferimento forzoso al quale nessuno che apparteneva al gruppo linguistico tedesco avrebbe potuto sottrarsi. Coloro che si rifiutavano di emigrare in Germania verrebbero trasferiti a sud del Po, nell'Italia meridionale o persino nell'Abissinia.

Le autorità italiane, purtroppo, per lungo tempo non smentivano queste affermazioni, anzi le tolleravano e contribuivano con atti positivi a che nell'animo del popolo sudtirolese si radicasse la ferma convinzione che non vi era più alcuna via di scampo e che tutti dovevano emigrare.

Succedeva che in certa stampa italiana venissero pubblicate delle notizie che in qualche modo confermavano le asserzioni germaniche. Così per esempio il bollettino commerciale delle ferrovie dello Stato del 1° agosto 1939, dunque un organo ufficiale, recava sotto il numero 703 un avviso del seguente testuale tenore:

«Avrà prossimamente inizio – in partenza da stazioni delle provincie di Bolzano e di Trento e in destinazione o di una stazione di confine o di una qualsiasi stazione della rete dello Stato (escluse quelle della linea Trento-Brennero e sue diramazioni) – trasporti di persone e di cose per conto del Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione».

Seguono, in questo avviso, delle disposizioni particolari per trasporti gratuiti di persone e cose, di masserizie, attrezzi rurali, utensili per arti e mestieri, bestiame e vettovaglie, trasporti tutti in partenza dal Trentino-Alto Adige e diretti ad una stazione di confine o ad una qualsiasi stazione dello Stato al di fuori delle provincie di Bolzano e Trento.

Come mai, di fronte ad una pubblicazione di questo genere, in un bollettino ufficiale, il

popolo sudtirolese poteva rimanere ancora in dubbio sulla sorte che l'attendeva ?

La legge del 21 agosto 1939, numero 1241, colla sua intestazione: « Norme per la perdita della cittadinanza da parte delle persone di origine e di lingua tedesca domiciliate in Alto Adige » e con i suoi pochi laconici articoli, non era adatta a tranquillizzare la nostra popolazione, e ciò tanto meno in quanto le stesse autorità italiane incominciarono ad esercitare una forte pressione morale sulla popolazione per indurla alle opzioni.

Dapprima vennero chiamate al servizio militare non so più quante classi di militari Alto Atesini. Essi vennero mandati nell'Italia centrale e meridionale e nell'Albania ed ivi fu detto loro che sarebbero stati subito mandati in congedo non appena avessero sottoscritto l'opzione per la Germania. Per qualche tempo i soldati resistevano, ma infine quasi tutti si lasciarono trascinare alla sottoscrizione.

Poi furono incarcerati alcune centinaia di Alto Atesini sotto il pretesto che fossero degli agenti nazisti. Fra essi erano molti che conoscevo di persona e che indubbiamente erano innocenti. Essi furono tenuti in carcere per settimane e settimane e messi in libertà soltanto quando ebbero sottoscritto l' opzione per la Germania.

In tal modo le opzioni vennero messe in moto dalle stesse autorità italiane. Non era dunque da meravigliarsi che la nostra gente si persuadesse sempre di più che non vi era più alcuna salvezza e che l'intero popolo doveva piegarsi al più formidabile destino che può colpire un popolo, di dover abbandonare cioè la propria terra patria in cui aveva vissuto da secoli.

Mentre il nostro popolo si trovava in uno stato di cupa disperazione, trionfavano i nostri oppressori, trionfavano i fascisti che spadroneggiavano ovunque fino ai più remoti paesi di montagna, e trionfava Ettore Tolomei, l'ideatore del programma di snazionalizzazione attuato dai fascisti contro la nostra popolazione, colui che proprio in questa aula aveva continuamente invocato dei provvedimenti odiosi contro la nostra popolazione.

Soltanto nell'ottobre 1939, quando la situazione nell'Alto Adige era diventata già tutta nera, il prefetto di Bolzano si decise a parlare ed a dichiarare in un pubblico discorso che l'esodo era volontario e che ciascuno era libero di optare se voleva conservare la cittadinanza italiana oppure emigrare in Germania.

Benchè queste dichiarazioni del Prefetto venissero successivamente confermate da un accordo stipulato a Roma il 21 ottobre 1939, accordo che conteneva le così dette « linee direttive generali per il trasferimento degli Alto Atesini », gli Uffici germanici di emigrazione che intanto erano stati aperti nell'Alto Adige ed i loro emissari continuavano ad affermare che si trattava di un esodo forzoso che vi era soltanto la scelta o di emigrare in Germania o di essere trasferiti al di là del Po.

Essi diffidavano la gente a non prestar fede alle parole del Prefetto il quale non sarebbe stato autorizzato a fare queste dichiarazioni. Nel contempo si organizzava, da parte germanica, una formidabile propaganda per l'esodo.

La situazione peggiorava di giorno in giorno e allora Mussolini, che ne era stato informato dal Prefetto, si decise a ricevere una deputazione di notabili sudtirolesi per dare loro delle assicurazioni sulla sorte che attendeva coloro che optavano per l'Italia. Con ansia il popolo sudtirolese accolse queste dichiarazioni. Ma all'ultimo momento quando, la deputazione stava già per partire da Bolzano per Roma, giunse la notizia che Mussolini non l'avrebbe più ricevuta.

Che cosa era successo ?

Il capo della polizia germanica, Himmler, venuto a conoscenza della cosa, aveva mandato a Roma il generale della S. S. Wolff per sollevare delle rimostranze presso Mussolini contro il di lui proposito di ricevere una deputazione alto-atesina e di dare ad essa delle assicurazioni le quali, secondo Himmler avrebbero influenzato la libertà delle opzioni e sarebbero state una violazione dell'accordo di Berlino.

Mussolini cedette e revocò la sua promessa di ricevere una deputazione alto-atesina.

Questo rifiuto di Mussolini di ricevere la deputazione alto-atesina e di pronunziare una parola tranquillizzante fece crollare l'ultima speranza e distrusse quel poco di fiducia che il popolo sudtirolese aveva ancora nelle promesse del Prefetto.

La propaganda nazista se ne serviva largamente per dire alla gente: « Ecco, vedete, il duce non ha confermato le parole del Prefetto. È come noi vi abbiamo sempre detto · tutti devono emigrare o in Germania o al di là del Po ».

Con questa propaganda centinaia di agenti nazisti, in parte venuti dalla Germania ed in parte, purtroppo, reclutati da elementi locali, percorrevano negli ultimi due mesi del 1939 tutte le vallate e montagne ed usavano alternativamente delle promesse, delle minacce e delle menzogne per indurre la gente a firmare le opzioni per la Germania.

Chi osava contrastare questa propaganda venne denunciato come traditore del popolo ed additato al pubblico odio e disprezzo. La propaganda era tanto più efficace in quanto messa in opera contro un popolo che si trovava già in uno stato di disperazione. Lo stesso Governo fascista con i suoi soprusi e colla sua politica di oppressione prima, dal 1922 al 1939, e col suo comportamento ambiguo durante le opzioni aveva preparato il miglior terreno per questa propaganda di emigrazione.

Così succedeva che il numero degli optanti per la Germania raggiungeva la cifra approssimativa di 187,000 persone ossia l'81 per cento (almeno secondo le cifre ufficiali).

È da rilevare che in questa cifra erano compresi moltissimi ladini e non pochi italiani.

Dico questo, non per accusare questi ultimi, ma per far capire che fra i vari gruppi del popolo sudtirolese, tedeschi, ladini ed italiani, oriundi del paese, esistono dei legami, di sangue, di interessi, di comune tradizione e storia, legami dei quali un estraneo non ha idea.

L'alta percentuale delle opzioni ha dato pretesto ai nostri avversari per denigrare il popolo sudtirolese dinanzi al mondo come aderente nella sua quasi totalità al nazismo. Ma nulla è più sbagliato di questo. Vi erano dei nazisti, non intendo negarlo, ma essi erano la eccezione. La grande maggioranza del popolo sudtirolese odiava il nazismo come odiava il fascismo. Esso ama, come tutti i popoli alpini, già per una tradizione multisecolare, la libertà, nel senso più largo e comprensivo della parola – la libertà individuale, la libertà economica, la libertà politica – e dunque anche le istituzioni democratiche. Esso detesta ogni forma di despotismo e totalitarismo.

L'alta percentuale delle opzioni non era una professione di nazismo, ma era una protesta contro il fascismo con i suoi soprusi e la sua politica di snazionalizzazione.

Era il grido di un popolo tormentato e disperato.

Qualcuno forse penserà che io con questo mio discorso intenda difendere o approvare le opzioni.

Ma nient'affatto! Io non ho mai approvato le opzioni, io ho sempre combattuto sin dal 1939 la ideologia degli optanti. A mio modo di vedere i sudtirolesi avrebbero dovuto lasciarsi cacciar via dalla loro terra con la forza anzichè firmare le opzioni colle quali in certo qual modo, se non scientemente, per lo meno apparentemente ratificavano il vergognoso accordo Hitler–Mussolini. Io, per questa mia concezione diversa, ho avuto soltanto da soffrire da parte degli optanti, sono stato esposto per anni ed anni al loro odio e disprezzo, sono stato incarcerato e deportato, appunto perchè ho sempre disapprovato il loro agire. Io non intendo nemmeno adesso approvare le opzioni: io voglio soltanto spiegarle e voglio distruggere certi preconcetti e smentire false notizie messe in circolazione, per di più, da coloro che sotto il fascismo hanno oppresso il nostro popolo e vorrebbero continuare ad opprimerlo.

Io ho vissuto quasi tutta la mia vita nell'Alto Adige ho visto coi miei propri occhi come si sono svolte le opzioni e posso dunque testimoniare.

Circa 70.000 di coloro che hanno optato per la Germania sono emigrati. La maggior parte di essi erano nullatenenti, poveri operai e impiegati, piccoli artigiani, gente che nella terra patria non trovava più lavoro e pane, perchè il fascismo aveva tolto loro ogni possibilità di trovare qui da noi lavoro e pane.

Fra questi poveri emigrati moltissimi vivono oggidì in grande miseria ed hanno il solo desiderio di ritornare nella loro terra patria.

Nell'accordo De Gasperi–Gruber, stipulato a Parigi il 5 settembre 1946, il Governo italiano, allo scopo di stabilire rapporti di buon vicinato tra l'Italia e l'Austria, si impegnava a rivedere con spirito di equità e di larghezza la questione delle opzioni.

Con questo accordo di Parigi l'Italia nuova e democratica si è distanziata dal vergognoso accordo Hitler-Mussolini e da tutti quei sistemi barbari che trattano i popoli come mandrie, ed ha dimostrato non solo il suo profondo senso di umanità, ma oltre a ciò una larghezza di vedute ed un senso veramente europeo come nessun altro dei grandi Stati che si erano riuniti a Parigi per negoziare il trattato di pace. Mi sento obbligato di riconoscere ciò esplicitamente e di esprimere al Governo italiano e particolarmente al Presidente del Consiglio onorevole De Gasperi la mia profonda gratitudine. Non tutti hanno finora compreso la portata di questo accordo ed il suo alto significato per la futura restaurazione europea, ma il giorno verrà in cui lo comprenderanno.

In esecuzione di questo accordo venne emanato il decreto legislativo 2 febbraio 1948. n. 23.

Questa legge stabilisce che gli optanti che non hanno acquistato la cittadinanza germanica e sono dunque rimasti cittadini italiani conservano la cittadinanza italiana, purchè entro un determinato termine dichiarino di revocare l'opzione. La mancata dichiarazione invece produce la perdita della cittadinanza italiana.

Gli altri optanti che sono stati naturalizzati tedeschi, siano essi emigrati o no, sono ammessi al riacquisto della cittadinanza italiana se entro un dato termine dichiarino di revocare l'opzione, di rinunciare alla cittadinanza germanica e di voler riacquistare la cittadinanza italiana.

Dal riacquisto della cittadinanza vengono però escluse le persone che si trovano nelle condizioni dell'articolo 5 della legge, che hanno cioè ricoperto certe cariche o hanno appartenuto a certe formazioni o si sono rese colpevoli di certi atti o reati. Sulla esclusione decide il Ministro dell'interno, previo parere di una Commissione istituita a Bolzano e divisa in sottocommissioni presiedute ciascuna da un magistrato.

Non voglio dubitare che il Governo volesse veramente risolvere la questione delle opzioni con spirito di equità e di larghezza ma la buona volontà del Governo mi sembra paragonabile ad un'acqua che, sebbene ricca ed abbondante alla sorgente, si perde nel lungo acquedotto in maniera che poco o nulla arrivi alle fontane. Infatti la pratica applicazione, specialmente dell'articolo 5, della legge lascia trapelare ben poco di questo spirito di equità e di larghezza di cui si era animati a Parigi.

In centinaia di casi la Commissione di Bolzano ha finora pronunciato pareri contrari al riacquisto della cittadinanza, e questi pareri contrari sono regolarmente seguiti da decreti di esclusione del Ministro dell'interno.

In non pochi casi questi pareri contrari riguardano delle persone che dalla pubblica opinione non solo sono considerate innocenti, ma benemerite, perchè durante il periodo di occupazione, come anche prima e dopo, hanno fatto soltanto del bene a tutti, senza distinzione del gruppo linguistico al quale i singoli appartenevano.

Molti vengono esclusi dalla cittadinanza solo perchè durante il periodo di occupazione hanno prestato servizio in certi uffici o hanno ricoperto una carica pubblica, perchè comandati a ricoprirla dalle autorità di occupazione.

Troppo spesso si ripete oggidì da noi nell'Alto Adige il dramma che abbiamo visto nel famoso film italiano « Anni difficili ».

Non nego il diritto dello Stato di punire coloro che sono realmente colpevoli. Ma l'esclusione dalla cittadinanza è una sanzione oltremodo grave, paragonabile ad una sentenza di morte civile, perchè toglie troppo di sovente alle persone colpite la possibilità di esercitare ulteriormente la professione o comunque di ottenere impiego e lavoro.

Inoltre i loro beni vengono trattati come beni nemici. Proprio in questi giorni la intendenza di finanza di Bolzano ha diramato una lettera circolare a tutti gli uffici delle imposte, del registro e tavolari perchè le vengano segnalati i beni degli optanti esclusi dal riacquisto della cittadinanza onde poter applicare ad essi la legge di guerra, vale a dire sequestrarli.

Per tutto ciò la esclusione dalla cittadinanza dovrebbe applicarsi soltanto nei casi di particolare gravità.

Speciale critica merita la procedura che si segue davanti alla Commissione. All'accusato o interessato o come si vuol chiamarlo vengono negati alcuni dei più elementari diritti di difesa. A lui, come al suo difensore, è vietato

di prendere visione degli atti o di assistere alla escussione dei testimoni o di essere confrontato coi testimoni di accusa che di sovente restano ignoti. Le accuse vengono comunicate all'interessato in forma del tutto generica, di modo che gli è quasi impossibile di difendersi. Egli ha bensì diritto di essere interrogato, ma l'interrogatorio si svolge più o meno come l'interrogatorio di un imputato nella fase istruttoria di un processo penale, e frequenti sono i reclami sul modo come si svolge questo interrogatorio. Le prove di accusa vengono raccolte con la massima segretezza e tutta la procedura si svolge dietro porte chiuse. Una tale procedura è indegna del nome e della fama che l'Italia si è acquistata nel campo del diritto.

Convengo che la Commissione è oberata di lavoro e deve lavorare in fretta, essendo il tempo per la stesura dei pareri limitato dalla legge. Ma ciò non dovrebbe essere a scapito della giustizia. Riconosco anche che i funzionari ed impiegati dell'Ufficio di revisione si sforzano di venire a capo della mole di lavoro che loro incombe e di soddisfare possibilmente alle molteplici richieste e sollecitazioni della gente. Ma tutto ciò non può scusare le manchevolezze della procedura davanti alla Commissione.

Peraltro succede anche che il Consiglio di Stato è qualche volta più severo della Commissione di Bolzano ed esprime parere contrario ove la Commissione di Bolzano ha dato parere favorevole.

Purtroppo la legge stessa ha dei gravi difetti. Un vizio capitale sta nel fatto che si vogliono escludere dalla cittadinanza non soltanto persone che hanno commesso certi reati o altri fatti, ma anche delle persone che per motivi politici non sono gradite. Ora, è assai difficile, se non impossibile, di trovare delle formule giuridiche per farvi entrare esattamente quelle persone che si vogliono colpire per motivi politici. Le formule all'uopo escogitate devono per forza essere molto larghe e la loro rigida e meccanica applicazione porta inevitabilmente alle maggiori ingiustizie.

Inoltre la legge statuisce una presunzione assoluta di colpa a carico di una intera categoria di persone che hanno prestato servizio in certi Uffici o ricoperto certe cariche e toglie loro ogni possibilità di provare la propria innocenza. Non si tengono in debito conto le leggi internazionali di guerra, per le quali in un territorio occupato da eserciti stranieri la popolazione è obbligata ad obbedire agli ordini delle autorità di occupazione

È impossibile pretendere che tutti siano così eroi da rifiutare l'ubbidienza e da lasciarsi fucilare o mandare in un campo di concentramento.

La giustizia avrebbe richiesto che nei confronti della nostra popolazione non venissero applicate delle sanzioni più gravi ed in misura più larga che non contro i fascisti. Bisogna tener presente che i fascisti erano in misura uguale se non superiore responsabili per tutto quanto è successo nella nostra regione.

Malgrado ciò essi non furono colpiti da analoghe sanzioni. Soltanto pochissimi – forse dieci o quindici – rimanevano epurati. Tutti gli altri, quando anche abbiano commesso i più gravi soprusi, sono rientrati nelle loro sedi e nei loro Uffici, mentre ora centinaia e centinaia dei nostri vengono esclusi dalla cittadinanza.

È impossibile per la nostra popolazione comprendere una così stridente disparità di trattamento. Questa disparità di trattamento viene sentita come una massima ingiustizia che non può essere che causa di nuovi odi e di una rinascita di sentimenti nazionalistici, e ciò proprio nel momento attuale ove tutti gli uomini di buona volontà nella nostra regione aspirano ad una pacifica collaborazione tra i vari gruppi etnici ed a vincere ogni nazionalismo.

La lamentata ingiustizia può essere riparata soltanto da una nuova legge la quale, analogamente alla legge del 1946, che amnistiava i fascisti, conceda un largo condono agli optanti che hanno domandato di riacquistare la cittadinanza italiana e ne furono esclusi, o ordini perlomeno una revisione generosa di tutte le decisioni di esclusione.

Imploro il Governo di studiare ancora una volta l'intero problema e di elaborare e sottoporre al Parlamento un disegno di legge che accolga questa mia richiesta.

La mia proposta di legge non riguarda il grande problema al quale ho accennato, ma soltanto un piccolo settore di esso e precisamente una lacuna della legge che dovrebbe essere colmata d'urgenza.

L'articolo 17 della legge 2 febbraio 1948 stabilisce che gli effetti della revoca e della mancata revoca e quelli della domanda di riacquisto della cittadinanza si estendono ai figli minori sui quali il dichiarante esercita la patria potestà ed alla moglie non legalmente separata. Nulla è previsto pei casi in cui la lontananza o altro impedimento rendano impossibile al padre o marito di esercitare la facoltà di revocare la opzione o di domandare il riacquisto della cittadinanza. Il caso più frequente è quello dei dispersi nella guerra, dei quali da anni manca ogni notizia. Ma vi sono anche degli altri casi.

La legge da me proposta dovrebbe colmare questa lacuna e mettere la moglie dell'assente in grado di fare per se e per i suoi figli le dichiarazioni necessarie per conservare ossia riacquistare la cittadinanza. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

CINGOLANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CINGOLANI. Io debbo anzi tutto testimoniare, anche per constatazioni fatte *de visu* e per notizie personalmente raccolte, sulla perfetta lealtà del nostro onorevole collega Raffeiner. E comprendo perfettamente il suo stato d'animo, stato d'animo che lo porta ad essere non soltanto giusto di fronte a quella che è stata la bestiale azione del fascismo nell'Alto-Adige, ma anche generoso. Noi tutti ricordiamo l'azione del Prefetto Mastromattei, che non ha lasciato certamente buona memoria di sè in mezzo a noi, il quale ha agito come se fosse pagato dalla Germania per cercare di separare l'Alto-Adige dalla nostra terra italiana. Ho detto generoso e ho detto leale perchè non possiamo dimenticare, noi che abbiamo vissuto le ore non soltanto tragiche, ma trepide del trapasso dallo stato di guerra allo stato di pace, un tentativo che si è impersonato nell'ex collega nostro del 1919, l'onorevole Tinzl, improvvisatosi Prefetto di Bolzano con l'aiuto di una missione militare francese, piovuta dal confine, ma non dal nostro confine, per creare uno stato di fatto di autonomia proprio ai danni dell'unità del nostro Paese.

Capisco che l'argomento è delicato. Al collega Raffeiner non posso – dopo questo riconoscimento della sua lealtà – fare un discorsetto intorno a tutte le conseguenze drammatiche di questo atteggiamento del Prefetto Tinzl. Noto solo che ci sono ancora dei residuati di quello stato d'animo. Se, per esempio, questa lealtà operosa di atteggiamento dell'onorevole Raffeiner, che è ospite gradito del nostro gruppo senatoriale democratico cristiano, fosse fiancheggiata da un contegno anche direi severo di fronte all'autorità governativa italiana, ma più sereno, di coloro che fanno capo al giornale « Dolomiten » di Bolzano, forse molti, incresciosi incidenti non si sarebbero verificati nè si verificherebbero.

Ritengo di non dovermi dilungare più oltre. Ho letto attentamente la relazione del collega Bisori e mi pare che, allo stato delle cose, meglio di quel che ha proposto la Commissione non si possa deliberare. Accolgo l'appello dell'onorevole Raffeiner per un gesto e del Governo e del Parlamento al fine di una pacificazione generale. Siamo d'accordo su questo; troppo abbiamo sofferto e troppe ancora sono le conseguenze non tanto dell'odio di parte, quanto dei residuati di una lotta di razza che è peggiore dell'odio di parte. Venga un altro progetto; ma per lo scopo specifico per il quale siamo chiamati a deliberare a me pare di dover approvare le conclusioni proposte dalla Commissione. Quindi non posso accettare l'emendamento dell'onorevole Raffeiner.

TESSITORI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TESSITORI. Ho domandato la parola non per fare un discorso, ma semplicemente per cogliere l'eco di quanto hanno detto gli onorevoli Raffeiner e Cingolani. Se il voto espresso dall'onorevole Raffeiner che vi sia una rielaborazione dell'attuale legislazione in ordine alle opzioni sarà accolto, come io spero, non solo per una finalità di pacificazione, ma per una più precisa regolamentazione giuridica e per un più adeguato adattamento alla nuova atmosfera politica, che tentiamo sviluppare, di buoni cioè ed intensi rapporti con tutte le Nazioni lungo i nostri confini, vorrei pregare che il Governo tenesse presente che, se il problema delle opzioni ha per l'importanza numerica delle popolazioni interessate, un rilievo notevolissimo per l'Alto-Adige, non si dimentichi, come finora si è dimenticato, che un identico problema esiste nella regione Friuli-Venezia Giulia, sia pure per un numero di

optanti enormemente inferiore. La Val Canale era abitata in maggioranza da popolazioni di razza tedesca. Molta di questa gente ha optato per la Germania per le stesse pressioni morali e talvolta anche fisiche che, come l'onorevole Raffeiner ha ricordato, si sono esercitate in Alto-Adige.

Voglio dunque, concludendo, pregare il rappresentante del Governo che, se una rielaborazione legislativa si deve fare, e certo si farà, come le esigenze richiedono, non si dimentichi che vi è una minoranza tedesca per la quale si pone lo stesso problema e che risiede nel Tarvisiano, in provincia di Udine.

CONCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONCI. Tengo a che anche un rappresentante del Trentino dica una parola in argomento, tanto più che trentini ed alto atesini sono chiamati a collaborare insieme nella regione secondo lo speciale Statuto deliberato per il Trentino ed Alto-Adige.

Osservo che veramente riguardo alla procedura per le opzioni erano stati commessi dei gravi errori. Persona pienamente degna di fede mi ha assicurato che, avendo un sacerdote tedesco eccitato i suoi uditori della stessa nazionalità ad amare la terra natia, che egli chiamava «Heimat», non appena finito il discorso, veniva avvertito da un carabiniere che non era suo compito parlare di amore alla terra natia, parlare di «Heimat», e che doveva occuparsi solo di questioni religiose, mentre a poca distanza vi era un'adunanza in cui cittadini germanici attaccavano nel modo più violento le Autorità italiane e eccitavano i loro connazionali a dare l'adesione per la Germania, perchè in caso diverso sarebbero stati considerati come traditori, e, ritornando in futuro la Germania nell'Alto-Adige, ne avrebbero sofferto le conseguenze.

Questo potevano fare gli incaricati germanici senza essere disturbati dalle Autorità fasciste e quindi questo ha portato effettivamente ad apprezzamenti che non erano giustificati. Il Prefetto Mastromattei, cui ha accennato l'onorevole Cingolani, si è veramente comportato molto male in quella occasione, mentre egli riteneva che dovesse essere un grande successo per l'Italia se il maggior numero possibile di allogeni avesse dichiarato di optare per la Germania, senza comprendere che questo voto avrebbe avuto un significato di disapprovazione per tutto quello che aveva fatto il Governo italiano.

Quindi, di fronte al fatto che sono state tollerate tutte le imposizioni, tutti gli eccitamenti e le minacce da parte germanica, mentre non veniva permessa nessuna agitazione, anzi, dirò di più, non veniva permesso neppure il più lontano accenno al dovere di amare la propria zolla natia, non è meraviglia, dico, se in queste condizioni le opzioni hanno avuto un carattere molto diverso da quello che avrebbero avuto se si fossero svolte in condizioni normali.

Ecco perchè io condivido pienamente le opinioni espresse dell'onorevole Cingolani, e raccomando al Senato di accettare la proposta della Commissione. Sarei anche molto lieto se il Governo accettasse gli eccitamenti dell'onorevole Raffeiner, tanto benemerito della causa della libertà, essendo stato imprigionato perchè si manifestava contrario alle idee naziste, di rivedere cioè le disposizioni per le opzioni perchè siano statuite delle norme che veramente corrispondano a quello che è il postulato della giustizia! (*Applausi dal centro*).

TONELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TONELLO. Onorevoli colleghi, dichiaro subito che do con pieno entusiasmo la mia adesione alle proposte presentate nel disegno di legge.

Si tratta di sanare delle crudeltà commesse attraverso gli orrori della guerra e attraverso i mutamenti avvenuti nel nostro Paese.

Tutto quello che noi possiamo fare per guarire le ferite di popoli diversi pur confinanti insieme, è avere fede nella libertà. Io mi ricordo che dopo l'ultima guerra, nel 1919, fui nell'Alto-Adige; io dicevo a quelli che mi capivano, giacchè parlavano la loro lingua: « Voi rimanete quelli che siete perchè non potete essere diversi da quelli che siete, ma qui, nell'Italia, sarete trattati come noi, tra fratelli ». Ed essi erano contenti, da principio. Poi venne l'onda fascista che acutizzò gli odi di razza e avemmo poi la tragedia di questi disgraziati che furono spinti dal loro sentimento. E se io proprio dovessi dire, in fondo all'anima mia, come mi sarei comportato, vi direi che,

se io fossi stato lassù e avessi parlato la lingua tedesca ed i miei antenati avessero parlato la lingua tedesca ed io avessi avuto le abitudini di quel popolo e di quella terra, vi dico che non mi farei meraviglia se, destinato a dover rinunziare a questa parte di me stesso, io avessi detto: « Si, son tedesco e andrò con i tedeschi ! ». Dunque, non è un delitto che hanno commesso costoro. Li avete messi in condizione di odio di parte ed in condizioni disperate. Il Governo italiano, la Repubblica italiana deve fare tutto quello che è possibile perchè questi screzi tra popolo e popolo scompaiano. Noi pensiamo che ormai la civiltà sta cancellando le frontiere maledette tra i popoli perchè i popoli, anche di diversa lingua, anche di diversi costumi, devono, attraverso un mutuo sentimento umano, affratellarsi. E io credo che le popolazioni dell'Alto-Adige saranno con noi per la battaglia della civiltà e per il benessere di tutto il popolo italiano di cui fanno parte. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

LUCIFERO. Dirò due parole soltanto per ricondurre, direi quasi, la questione a quello che è l'oggetto della nostra discussione. Io non voglio affatto entrare nella materia complessa, delicata e grave nella quale si è addentrato con tanta eloquente chiarezza il collega Raffeiner, che è stata poi quella che ha dato il tono a questa discussione. Ma vorrei un momento esaminare i due testi che ci vengono presentati perchè oggi noi dobbiamo decidere di una questione particolare, non del grande problema sul quale discuteremo quando sarà il momento. Noi abbiamo un testo della Commissione che è praticamente accettato dal proponente, tanto è vero che egli propone un emendamento al testo stesso della Commissione e rinuncia quindi al proprio. Si vede dunque che l'idea di accettare il concetto è generale: si tratta semplicemente di vedere se si deve accettare il testo della Commissione o se si deve accettare lo stesso testo con quell'emendamento che il collega Raffeiner propone.

Ho chiesto la parola per minimizzare – e ne chiedo scusa ai colleghi che hanno trattato la questione da un punto di vista più alto – il problema e riportarlo alla sua concretezza, e per fare un'osservazione. Voglio parlare francamente. Indubbiamente per chi, come me, dedica gran parte della sua giornata a seguire quello che avviene nella politica estera, c'è qualcosa che può giustificare il testo della Commissione dal punto di vista di certe particolari situazioni che si sono venute a verificare in determinate zone. Però, io penso che il legislatore non è giusto se non è obiettivo. Ora qui si pone un problema che nel testo della Commissione non viene risolto. Da una legge dello Stato è stato riconosciuto, a delle persone che si trovano in determinate condizioni, il diritto di prendere una determinazione nell'interesse proprio, della propria moglie e dei propri figli. Nel testo della Commissione si stabilisce che qualora il titolare di questo diritto non lo possa esercitare perchè sia scomparso in guerra o per fatto di guerra o connesso alla guerra, o sia stato fatto prigioniero, internato o deportato e non se ne abbia più notizia, questo esercizio nell'interesse proprio o dei figli minori possa essere esercitato dal coniuge, potremmo dire quasi dal coniuge superstite, in quanto l'altro è scomparso. Ebbene questo non è tutto. Ecco perchè io richiamo l'attenzione del Senato sull'emendamento perchè ci sono dei casi in cui colui il quale si è allontanato, può non essere stato deportato, può non essere stato ucciso, cioè può esserne andato, può avere abbandonato moglie e figli, avere magari divorziato, in un paese dove il divorzio è consentito, ed aver formato un'altra famiglia. Ebbene con questa formula della Commissione la moglie abbandonata, piantata da questo tizio che si è formata una nuova famiglia, ovunque egli sia, non può esercitare per sè e per i propri figli un diritto che il marito non eserciterà, perchè non si considera suo marito, perchè ha abbandonato i figli. Saranno dei casi rari, ma potrebbero anche essere dei casi numerosi !

Dietro questa posizione di sacrosanto diritto si possono celare, e forse si celano, delle altre posizioni che non sono altrettanto nobili ed altrettanto edificanti. Se vogliamo far la legge con spirito obiettivo dobbiamo riconoscere che dopo un cataclisma come questo non possiamo escludere dal diritto che abbiamo riconosciuto loro attraverso il *pater familias*, coloro i quali hanno la doppia disgrazia di avere il *pater*

familias in vita ma che non si cura più di loro. Quindi penso che l'emendamento dell'onorevole Raffeiner, nella sua formula o in una analoga, debba essere accettato ed introdotto nel testo della Commissione per una ragione di giustizia, di umanità e di morale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Bisori, relatore.

BISORI, *relatore*. L'esame della proposta Raffeiner ha dato luogo ad una discussione alta ed interessante che va molto al di là dell'oggetto limitatissimo di questa leggina. Compito della Commissione e del relatore è unicamente quello di stare alla leggina. Quindi io mi astengo da ogni giudizio su quello che – in un senso o nell'altro – hanno detto i vari oratori che mi hanno preceduto circa la storia delle opzioni nel 1939 (la quale nulla ha a che fare con il modesto particolare tecnico che oggi discutiamo) e circa l'uso che attualmente la Commissione di Bolzano o gli organi governativi di Bolzano stanno facendo dei poteri di cui, all'articolo 5 del decreto 2 febbraio 1948.

Prima che parlasse il senatore Lucifero io volevo semplicemente dire: siccome tutti gli oratori unanimemente hanno chiesto che venga, senza discussione (direi), accolto il testo proposto dalla Commissione, la quale Commissione ha inteso articolare in modo tecnicamente esatto l'abbozzo originario del senatore Raffeiner, io prego il collega Raffeiner di non insistere nel suo emendamento, che all'incirca riproduce il suo testo originario. Quel testo fu già lungamente discusso davanti alla 1ª Commissione e unanimemente, dopo un intervento del senatore Terracini, fu respinto, mentre fu accolto il mio testo. Ora io volevo pregare il senatore Raffeiner di non insistere nella sua formula: l'approvazione unanime che il Senato avrebbe dato al testo della Commissione sarebbe sonata, mi pare, approvazione calda alla generosa iniziativa sostanziale del senatore Raffeiner (a parte ogni questione di forma) per le mogli che si trovano nella dolorosa posizione di avere il marito impossibilitato ad esercitare i diritti previsti dal decreto 2 febbraio 1948.

Ma il senatore Lucifero invece ha trovato in questo emendamento Raffeiner qualcosa che meriterebbe accoglimento. E, dopo il discorso del senatore Lucifero, bisogna che io spieghi dettagliatamente qual'è il meccanismo del decreto 2 febbraio 1948; decreto che, non dimentichiamolo, è frutto di laboriosi studi ed anche di trattative internazionali. Infatti l'accordo De Gasperi–Gruber del 1946, mentre stabiliva che l'Italia avrebbe esaminato con equa larghezza la questione delle opzioni, stabiliva anche che le parti si sarebbero consultate su questa materia. E ci furono nel novembre del 1947 - mi pare – delle conversazioni a Roma fra rappresentanti del Governo e rappresentanti del Governo austriaco. In quelle conversazioni fu approvato, fino all'ultima virgola, il testo di quello che poi divenne il decreto 2 febbraio 1948, numero 23. Adagio quindi nel modificare quel decreto! Noi ci possiamo occupare di un piccolissimo dettaglio, com'è quello sollevato dal senatore Raffeiner, cercando di risolverlo nel modo tecnicamente migliore; ma non è il caso di a t rare troppo il meccanismo, anche politico, di quel decreto.

Qual'è la questione che ora discutiamo?

Gli optanti del 1939 vanno divisi, secondo il decreto 2 febbraio 1948, in tre categorie.

Vi sono anzitutto quelli che optarono, ma non conseguirono la cittadinanza germanica, e rimasero tranquillamente in Alto Adige. Secondo l'articolo 1 del decreto 2 febbraio questi optanti che non divennero germanici potevano revocare l'opzione mediante semplice dichiarazione, grazie alla quale rimanevano cittadini italiani. Se non presentavano questa dichiarazione, perdevano la cittadinanza italiana. Su questa prima categoria di optanti la Commissione di Bolzano, della quale è stato qui parlato, non aveva nessun potere: bastava la loro dichiarazione unilaterale di revoca dell'opzione perchè conservassero la cittadinanza italiana senza nessuna possibilità di contestazioni.

Seconda categoria. Articolo 2 del decreto 2 febbraio: alto atesini i quali optarono ed ottennero la cittadinanza germanica, ma non emigrarono. Questi potevano ugualmente revocare l'opzione; ma su loro doveva pronunciarsi la Commissione di Bolzano, la quale avrebbe potuto escludere quelli che avevano appartenuto alle SS, e così via.

Terza categoria. Articolo 11: alto atesini che optarono, ottennero la cittadinanza germa-

nica e poi anche emigrarono. Questi erano ammessi a chiedere al Ministro dell'interno di riacquistare la cittadinanza italiana. Si pronunciava su queste domande di riacquisto la solita Commissione di Bolzano; poi avrebbe deciso il Ministro dell'interno, sentito – per i casi di rigetto – il Consiglio di Stato e con decreto motivato.

L'articolo 3 del decreto stabiliva i termini per le varie dichiarazioni.

Il termine ordinario era di tre mesi dall'entrata in vigore del decreto, la quale avvenne il 5 febbraio 1948: quindi il termine normale scadeva il 5 maggio del 1948.

L'articolo 3 stabiliva poi che il termine fosse invece di un anno per coloro che non si trovavano in Italia. Aggiunse anche che per i prigionieri di guerra e gli internati il termine sarebbe decorso dalla loro liberazione: quindi questo termine è tuttora aperto per i prigionieri di guerra e per gli internati.

L'articolo 3 aggiunse finalmente: in casi eccezionali il Ministro dell'interno può rimettere in termine coloro che incolpevolmente lo abbiano lasciato scadere.

L'articolo 17 poi stabilì (e questo è il punto fondamentale): «gli effetti della revoca o della mancata revoca dell' opzione s'intendono estesi ai figli minori non emancipati sui quali il dichiarante esercita la patria potestà e alla moglie non legalmente separata, semprechè posseggano la cittadinanza rispettivamente del padre e del marito». Insomma l'esercizio delle varie facoltà fu stabilito su base familiare: lo esercitava il marito anche per la moglie non separata e per i figli minori, sicchè o tutti o nessuno, in famiglia, riacquistavano la cittadinanza. Non era ammesso che la moglie potesse esercitare le sue facoltà indipendentemente dal marito, e che parte della famiglia avesse una cittadinanza e parte un'altra (o addirittura che si avessero due cittadinanze, come poteva accadere se il marito avesse esercitata la facoltà in un senso – o non l'avesse esercitata, che era come esercitarla nel senso opposto – e la moglie l'avesse viceversa esercitata nell'altro senso). Era un blocco la famiglia: o tutti con una cittadinanza o tutti con un'altra.

Il senatore Raffeiner propose in ottobre il suo disegno di legge, prospettando il caso di coloro che erano impossibilitati ad esercitare i poteri previsti dal decreto 2 febbraio. Egli disse: l'applicazione dell'articolo 17 diventa evidentemente ingiusta in quei casi in cui la lontananza od altro impedimento rendono impossibile al marito di esercitare la facoltà di revoca dell'opzione. E aggiunse: « vi sono parecchie centinaia di questi casi nell'Alto Adige ove in seguito agli avvenimenti bellici le mogli già da anni non hanno più notizia alcuna dei loro mariti. Per lo più si tratta di soldati dispersi sul fronte russo, dei quali da anni manca ogni notizia. Le loro mogli ed i loro figli minori rimarrebbero dunque esclusi dal beneficio di poter conservare o di poter riacquistare la cittadinanza italiana eccetera ».

L'idea centrale del senatore Raffeiner non trovò obiezioni nella 1ª Commissione. Fummo tutti d'accordo. Ma, circa la formula proposta dal collega Raffeiner avemmo scambi di vedute, ci fu una lunga discussione e, al termine della discussione, parve a noi che anche il senatore Raffeiner, fosse soddisfatto della formula che la Commissione – unanime (ripeto ancora una volta) – aveva approvato.

Le ragioni, per cui non potemmo accettare la proposta originaria, e non possiamo accettare oggi l'emendamento Raffeiner, sono queste.

Noi accettiamo il concetto che, quando il marito è nell'impossibilità di esercitare i poteri previsti dal decreto 2 febbraio, questi poteri vanno passati alla moglie. Anticipando – noi diciamo – gli effetti di ciò che avverrà ad un certo punto secondo il Codice civile (come poi spiegherò) ammettiamo la moglie ad esercitare questi poteri. Ma si deve trattare di vera impossibilità: si deve trattare, com'era detto nelle premesse della proposta Raffeiner, di marito che sia in Russia, che sia disperso, e così via.

Non possiamo invece scendere ai casi di semplice allontanamento volontario. Con l'allontanamento volontario basterebbe che un marito alto atesino, per fuggire i guai della guerra, fosse andato, facendo pochi chilometri a piedi, da Glorenza a S. Maria (magari disertando) e che lì pacificamente risiedesse, mandando magari ogni giorno una cartolina alla famiglia, perchè, stando in Svizzera, potesse seguire una determinata via (per esempio: revo-

care l'opzione) e la moglie, stando a Glorenza, potesse seguire la via opposta (per esempio: tener ferma l'opzione). Questo è inammissibile.

C'è dell'altro. Nell'emendamento Raffeiner non si parla nemmeno di allontanamento dall'Italia, ma di marito che « si è allontanato durante la guerra e non ha più fatto ritorno alla casa coniugale ». Ma con questa formula i poteri del marito passerebbero alla moglie perfino se il marito si fosse allontanato dalla casa coniugale senza tornarci, restando però in Italia: la nuova legge insomma si applicherebbe anche ad un marito che fosse partito durante la guerra da Bolzano, per andare magari a Bologna o a Palermo o a Trento. Neanche questo è ammissibile.

Quando c'è l'impossibilità, ripeto, siamo tutti d'accordissimo sul passaggio dei poteri alla moglie; nei casi invece di allontanamento volontario questo passaggio non possiamo ammetterlo.

Spiego anche quale sarebbe, in realtà, se non intervenisse la leggina Raffeiner, il meccanismo del nostro codice e del decreto 2 febbraio rispetto ai casi di impossibilità del marito a esercitare le sue facoltà in un senso o nell'altro. Si potrebbe arrivare ad un certo punto, alla dichiarazione di morte presunta: dopo due anni dall'entrata in vigore del trattato di pace, le mogli dei dispersi e simili potrebbero chiedere la dichiarazione di morte presunta. Dopo ottenuta questa dichiarazione potrebbero ricorrere al Ministero chiedendo di esser rimesse in termine per esercitare le facoltà consentite dal decreto, precisando che fino ad allora non era chiarito se il potere di revocar l'opzione spettasse a loro o spettasse al marito, perchè non si sapeva se il marito fosse morto o no.

Ora noi abbiamo detto: discostiamoci il meno possibile dal codice civile, dalle leggi sulla cittadinanza e dal decreto 2 febbraio in una materia così delicata. Limitiamoci ad anticipare fin da ora la procedura di morte presunta; sunteggiamo l'articolo 60 del codice civile (e l'articolo 1 del progetto nostro non fa che sunteggiare l'articolo 60 del codice civile). Sfrondiamo la procedura da ogni formalità. Basterà che la moglie dichiari nella sua dichiarazione che il marito è disperso. Se su questo punto ci saranno contestazioni, allora deciderà la solita Commissione prevista dal decreto 2 febbraio: se contestazioni non ci saranno, la moglie eserciterà lei i poteri del marito così come se ci fosse già stata la dichiarazione formale di morte presunta. Ma tutto questo può concepirsi, secondo noi, per gli stati di fatto previsti nell'articolo 60 del codice civile: le ipotesi che noi prospettiamo nel nostro articolo 1 sono proprio le ipotesi dell'articolo 60 del codice civile: « scomparso in guerra o per fatto di guerra o comunque connesso alla guerra » (questo « comunque connesso alla guerra » fu aggiunto per riferirsi anche alla lotta partigiana, anticipando una proposta di legge che credo penda avanti alla Camera) « o prigioniero o internato o deportato ».

Noi, insomma, abbiamo voluto mantenerci sul binario del codice civile. E non crediamo, ripeto, poter estendere il progetto anche a coloro che si sono allontanati, magari volontariamente, durante la guerra.

BERLINGUER. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERLINGUER. Desidero associarmi con pochissime considerazioni a quanto è stato detto dal collega Lucifero. Non ritengo che le ragioni esposte dal relatore siano fondate. Egli ha premesso che l'approvazione unanime del testo della Commissione darebbe maggior calore a questo provvedimento. Non mi pare che il calore di questa legge possa essere più o meno intenso se noi introduciamo o no l'emendamento proposto dal collega Raffeiner. (*Interruzione dell'onorevole Lucifero. Commenti*).

Mi sembra che soprattutto non persuada il motivo principale esposto dal relatore. Egli ha detto che l'istituto delle opzioni e la revoca di esse, che fu più tardi introdotta, sono state disciplinate sulla base familiare. Io, intanto, sono esitante ad aderire a questo concetto del predominio assoluto della volontà del *pater familias* sulla moglie e sui figli. (*Commenti*). Non capisco perchè mi abbiate interrotto su una considerazione di carattere generale. Si tratta di un mio pensiero personale che non riguarda specificamente questo problema.

Il problema è questo: al criterio di una regolamentazione della revoca delle opzioni nel rigido ambito familiare si è già creata una deroga, perche la moglie, molto spesso la presunta vedova, del titolare di questo diritto, può sostituirsi al marito assente, disperso e

probabilmente morto. Ma questa sostituzione deve avere valore soltanto nel caso della impossibilità del titolare del diritto ad esercitare la sua volontà, perchè egli è disperso o comunque lontano per cause di guerra, oppure anche perchè questa sua volontà è in aperto contrasto con la volontà della moglie e dei figli ? Non trovo che vi sia una ragione logica per dare una specie di premio a quelle mogli che hanno avuto il marito lontano per la guerra o disperso o chiuso in campo di concentramento e impedire l'esercizio di questo diritto alle mogli che vogliano esercitarlo contro la volontà caparbia del marito che ha abbandonato la famiglia. C'è, è vero, una ragione tecnica prospettata dal senatore Bisori che può far riflettere: la possibilità dell'abuso. Egli ha accennato all'ipotesi di taluno che si sia allontanato dalla casa coniugale e che soggiorni anche a breve distanza mantenendo legami di corrispondenza. Ma non mi pare che questo caso possa essersi verificato; può essere, se mai, un caso di una rarità tale che il legislatore non può considerarlo. D'altra parte, noi siamo cautelati dalla forma proposta dal senatore Raffeiner, secondo la quale si consente la domanda di revoca a quelle mogli il cui marito si sia allontanato – è questo il testo dell'emendamento – durante la guerra e « non abbia fatto più ritorno alla casa coniugale ». È piuttosto difficile che un marito che durante la guerra si sia allontanato e non abbia più fatto ritorno possa esser ancora considerato *pater familias*; evidentemente, è persona che ha spezzato definitivamente ogni vincolo familiare. Per queste ragioni aderisco all'emendamento Raffeiner.

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è stata presentata la seguente interpellanza:

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se si è tenuto conto dell'assoluta necessità (confermata anche dall'odierna situazione di deficienza e di disagio) di completare la rete degli impianti elettrici, utilizzando, insieme ad altre fonti di energia, tutta la forza idrica, purtroppo non ampia, ancora disponibile nel nostro Paese; e se si è predisposto un programma organico, che non può essere lasciato a frammentarie concessioni, nè può essere realizzato coi mezzi finanziari ricavati dall'aumento delle tariffe e dall'appello al risparmio privato; per cui occorre che le società elettriche si impegnino ad attuare, anche con l'aiuto del capitale estero, tutti gli impianti nel tempo strettamente necessario; altrimenti lo Stato dovrebbe provvedere direttamente all'esecuzione dell'indispensabile programma.

RUINI, GENCO, FALCK, BATTISTA, LODATO, GIARDINA, FOCACCIA, BOSCO LUCARELLI, CASARDI.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza:

MERLIN ANGELINA, *segretario:*

Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione, per conoscere per quale motivo non si sia ancora provveduto e se intendano provvedere con la massima urgenza alla derequisizione del grande e moderno edificio destinato a sede del Liceo-Ginnasio e della Scuola media di Trani.

Tale edificio è attualmente occupato da un ospedale dell'I.R.O. per gli ebrei rifugiati in Italia (ospedale che potrebbe essere facilmente trasferito nel campo degli ebrei della stessa città), mentre i due fiorenti istituti scolastici con 600 alunni sono costretti a funzionare con orario ridotto e privi di materiale scientifico, bibliografico e didattico in un vecchio, angusto, umido edificio rionale delle scuole elementari, e ad alternarsi con queste, le quali a loro volta si avvicendano in due turni giornalieri.

JANNUZZI.

Al Ministro della difesa, per sapere se non creda opportuno intervenire, presso il Comando marina di Cagliari, perchè nelle operazioni di carico e scarico di materiali diversi per conto dell'ufficio spedizioni, presso quel Comando, il servizio sia disimpegnato, anzichè da marinai, da personale civile e, particolar-

mente, dalla Cooperativa « Sant'Efisio », costituita da ex combattenti e reduci, la quale prestò sempre tale servizio con piena soddisfazione dell'Ammiragliato

MASTINO, OGGIANO.

Al Ministro della marina mercantile per sapere quali ragioni abbiano impedito che sul servizio Civitavecchia-Olbia la nave « Mocenigo » sia sostituita con altra, dopo che era stata solennemente assicurata la sua sostituzione con la nave « Celio » ed annunziato — già da mesi — che quest'ultima avrebbe preso subito servizio.

MASTINO, OGGIANO.

Al Ministro dell'interno, per conoscere le ragioni per le quali il Prefetto di Ancona ha assunto un atteggiamento di irriducibile rifiuto di fronte alle proposte avanzate dai rappresentanti dei disoccupati proponenti misure dirette a risolvere la situazione particolarmente difficile di alcune località della provincia.

MOLINELLI, RUGGERI, BEI.

Al Ministro delle poste e telecomunicazioni, per sapere se sia a conoscenza delle condizioni miserevoli dei locali adibiti ad ufficio delle poste e dei telegrafi di Enna e quale sia il motivo per cui non si provvede anche per detto capoluogo di provincia, centro della Sicilia, alla costruzione di un edificio decoroso e sufficiente ai bisogni, così come lo hanno quasi tutti i capoluoghi della Repubblica.

ROMANO Antonio.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere se e quando sarà ultimato il tronco ferroviario Giardini-Randazzo, arteria sulla quale le popolazioni di quella zona da anni fondano le speranze del loro sviluppo commerciale.

ROMANO Antonio.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere il motivo per cui sono stati licenziati diciannove cantonieri addetti alla ferrovia in costruzione Leonforte-Nicosia in seguito all'abbandono di lavori di detto tronco, senza tener conto che i predetti cantonieri, avendo prestato diciannove anni di ininterrotto servizio, avrebbero avuto diritto ad una sistemazione.

ROMANO Antonio.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere il motivo per cui non si provvede alla costruzione di un edificio scolastico nel Comune di Caronia, dove una popolazione scolastica di 600 alunni ha a disposizione solo quattro aule scolastiche essendo state dichiarate pericolanti le altre tre.

ROMANO Antonio.

Al Ministro delle finanze, per conoscere il motivo per cui non viene disposta la revisione degli estimi catastali dell'agro di Piazza Armerina che ha perduto oltre la metà del suo potere di produzione sia per la perdita quasi totale delle sorgenti del bacino imbrifero, sia per il così detto « male dello stacco » che ha colpito i noccioleti, male che ne impedisce la rinnovazione e ne aumenta la distruzione.

ROMANO Antonio.

Al Ministro di grazia e giustizia, per conoscere, in seguito al grave fatto verificatosi nel carcere di Poggioreale di Napoli per cui è stato possibile ad un detenuto tentare il suicidio con un colpo di rivoltella, quali provvedimenti intenda finalmente adottare per il riordinamento delle carceri al fine di evitare che casi deplorevoli come questo denunziato, abbiano a verificarsi; e se non crede opportuno, per il buon nome del nostro Paese affrontare e risolvere con energica sollecitudine questo grave problema.

PALERMO.

Ai Ministri dell'interno e della giustizia, per conoscere quali provvedimenti abbiano preso o intendano prendere nei confronti del capitano Bianco, della Legione dei carabinieri di Bologna, il quale, in aperta violazione dello stretto obbligo del segreto di ufficio, in una conferenza stampa ha reso di pubblico dominio i risultati delle indagini da lui condotte circa un delitto avvenuto in Casalvecchio di Reno, di cui è investita l'Autorità giudiziaria.

MANCINELLI, LUSSU, PICCHIOTTI, MUSOLINO, PALERMO, BERLINGUER.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere con quali criteri si procederà alla ripartizione dei fondi E. R. P. stanziati per il turismo e conoscere le quote di assegnazione che si intendono proporre per le varie regioni e provincie d'Italia.

LEPORE.

Ai Ministri della pubblica istruzione e della difesa: Premesso che il 16 marzo 1948 il Ministro della pubblica istruzione diramava la circolare numero 866, del seguente tenore: « A norma delle vigenti disposizioni, gli studenti universitari fuori corso, per essere ammessi al ritardo del servizio militare, devono esibire al distretto, unitamente alla domanda, un certificato rilasciato dalle autorità accademiche, attestante l'avvenuta ricognizione della qualità di studente fuori corso e che l'interessato *continua ad attendere agli studi intrapresi* – Poichè sono sorti dubbi, da parte di qualche Ateneo, sulla esatta interpretazione di tale condizione, questo Ministero, sentito quello della difesa, reputa opportuno precisare che ai fini specifici di cui trattasi può ritenersi che *continui ad attendere agli studi intrapresi* lo studente fuori corso il quale nei termini prescritti abbia presentato la domanda di ricognizione, abbia pagato la relativa tassa ed abbia superato almeno un esame nell'anno accademico in corso e in quello precedente a seconda della epoca in cui avviene la chiamata alle armi ». – (F.to *il Ministro*: GONELLA).

Poichè da varie fonti risulterebbe la persistenza di una applicazione non univoca delle disposizioni in parola, il sottoscritto interroga i Ministri della pubblica istruzione e della difesa per sapere:

1° se ai Ministeri interessati consta e non consta che in proposito sono adottate decisioni discordi;

2° se i Ministeri interessati non ritengano indispensabile dare disposizioni categoriche in una materia così delicata quale quella del ritardo del servizio militare;

3° se, in particolare, i Ministeri interessati non reputino opportuno precisare, con riferimento alla circolare più sopra trascritta, *che deve ritenersi* e *non ritenersi* e che sia specificata la portata del riferimento dell'anno accademico;

4° se i Ministeri interessati non ritengano opportuno, in ogni caso, che le disposizioni in materia siano contemporaneamente fatte conoscere a tutti i rispettivi uffici dipendenti.

FORTUNATI.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.

Ai Ministri del tesoro e del commercio con l'estero, per sapere:

1) se il mercato libero delle valute estere (biglietti di banca) sia in Italia tollerato, come afferma la stampa economica della Nazione e come lo stesso ex Ministro onorevole Corbino ha pubblicato sulla rivista « Oggi » del 26 dicembre 1948;

2) perchè, se non è tollerata, si permette la negoziazione e la trattazione della valuta estera nel mercato libero alla presenza degli ispettori del Ministero del tesoro e nelle Borse valori;

3) perchè si permette la pubblicazione dei prezzi delle valute nel mercato libero, mentre si trascura completamente l'inserzione dei prezzi che le banche autorizzate sono costrette a praticare sulla base del mercato ufficiale;

4) perchè non si eliminano gli intralci burocratici che si frappongono a quei cittadini i quali hanno bisogno di valuta estera, dopo aver avuto il permesso di uscita dall'Italia;

5) se reputano opportuno riconfermare ufficialmente il rispetto della esistente legge repressiva, smentendo così le reiterate pubblicazioni della stampa economica, che invece dichiara esservi la tolleranza, dando altresì istruzioni perchè la legge stessa sia imparzialmente e dovunque rispettata

MENGHI.

Al Ministro dei lavori pubblici, per segnalargli la necessità di radicali riparazioni a un gruppo di strade che hanno un interesse nazionale, e per domandare se non ritenga utile affidare all'A. N. A. S. la sollecita esecuzione dei lavori.

Le strade che meritano una così alta consi-

derazione da parte dell'onorevole Ministro sono:

a) la costruenda via Domiziana – per lo meno nel suo primo tratto, da Formia a Cellole, fino al litorale di Mondragone;

b) l'allacciamento di Cellole con la via Appia e con la strada Sessa Aurunca–Roccamonfina–Conca Campania–Mignano;

c) il collegamento della Roccamonfina–Mignano con la località Torelle di Teano, così da incrementare il traffico della Nazionale Appia, in località Torelle, con la nazionale Casilina tramite la Roccamonfina-Mignano.

L'interrogante è sicuro di prospettare all'onorevole Ministro lavori stradali che veramente hanno una importanza nazionale, dato il tipo di molteplice collegamento fra le due Nazionali (Appia e Casilina) a mezzo di una grande strada che da Sessa Aurunca porta a Roccamonfina, a Conca Campania ed a Mignano e, dalla località Torelle della via Appia, a Teano e Roccamonfina.

CASO.

Al Ministro dei Lavori pubblici, per conoscere se non creda di assegnare per lo meno altri 400 milioni sui 700 occorrenti per saldare la maggior parte delle pratiche dei senza tetto della provincia di Caserta.

Con tale sovvenzione, aggiunta a quella già inviata, si salderebbero tutte le pratiche collaudate entro il 1947, e non solo si eviterebbe quell'incomposto accorrere di gente verso gli Uffici – quando i mezzi a disposizione sono insufficienti e le richieste in soprannumero – ma, quel che più conta, si darebbe fiducia in quella ripresa edilizia che, senza la spinta dell'iniziativa privata, potrà solo in parte appagare le aspettative del Governo e del Parlamento.

CASO.

Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e di grazia e giustizia, per conoscere le ragioni che permettono all'Opera Nazionale Combattenti di trasgredire alle vigenti disposizioni di legge per la riassunzione in servizio degli epurati per motivi politici, e se non ritengano opportuno intervenire di urgenza per restituire fiducia a coloro che attendono giustizia, ai sensi del decreto legislativo 7 febbraio 1948, n. 48, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 43 del 20 febbraio 1948.

Difatti, in base a tali disposizioni di legge, tutti gli Enti, statali e parastatali, avevano ed hanno l'obbligo di provvedere, entro due mesi, alla riassunzione in servizio del personale epurato anche per motivi sostanzialmente non politici ma ritenuti tali apparentemente.

Sono a nostra conoscenza vari casi degni della massima considerazione, tra cui quelli dei signori Silla Reale, ing. Enzo Fedi, rag. Carlo Pagnani, dott. Giulio Pennacchietti, sig. Silla Carlo, rag. Guglielmo Capitelli, dott. Nello Puccini.

Un intervento degli onorevoli Ministri dell'agricoltura e della giustizia servirà indubbiamente a ristabilire il senso del rispetto alle leggi dello Stato, da parte di tutti, Enti e cittadini.

CASO, BOSCO.

PRESIDENTE. Domani mercoledì 9 febbraio, alle ore 16, seduta pubblica con seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

RAFFEINER. — Modifica al decreto legislativo 2 febbraio 1948, n. 23, concernente la revisione delle opzioni degli Alto Atesini (121).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23).

La seduta è tolta (ore 20,50).

Dott CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti