CCXLI. SEDUTA

MARTEDÌ 5 LUGLIO 1949

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

INDICE

Bilanci di Società ed Enti (Comunicazione) . . . . . *Pag.* 8979

Disegni di legge:

(Deferimento a Commissione permanente). 8978
(Presentazione) 8989
(Trasmissione) 8978

Disegno di legge: « Autorizzazione di limiti di spesa per la esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito, mediante concessione » (282-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (Approvazione) 8984

Disegno di legge: « Autorizzazione all'acquisto di materiali A.R.A.R. » (342) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione e approvazione) 8984

DI GIOVANNI, *relatore* 8984
RODINÒ, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 8985

Disegno di legge: « Proroga dei termini assegnati dalle disposizioni del Codice civile nei riguardi di società e di consorzi » (438) (Discussione ed approvazione):

ZELIOLI, *relatore* 8985

Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-1950 (296) (Discussione):

ROCCO 8986
FERRARI . . . . . *Pag.* 8989
CORBELLINI, *Ministro dei trasporti* 8991 e *passim*

Giunta delle elezioni (Presentazione di relazione) 8979

Interpellanza (Annunzio) 9006

Interrogazioni:

(Annunzio) 9006

(Per lo svolgimento di):

PALERMO 8983
TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici* 8983

(Svolgimento):

COLITTO, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 8980
GHIDETTI 8981
TOMÈ 8982

Per la morte di Giorgio Dimitrov:

TERRACINI 8978
PRESIDENTE 8978

La seduta è aperta alle ore 16.

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

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1250)

Per la morte di Giorgio Dimitrov.

TERRACINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERRACINI. Signor Presidente, credo che il Senato della Repubblica italiana – molti dei cui componenti vantano, come titolo per sedere sui suoi banchi e per rivestire una carica rappresentativa così importante nel nostro Paese, la costanza e la risolutezza con le quali nei tempi passati hanno saputo combattere per la libertà contro la dittatura fascista – non possa non rivolgere oggi nella prima seduta che ha luogo dopo la sua scomparsa dolorosa, reverente, un pensiero ed un omaggio ad una persona che, nella lotta per la libertà, presso tutti i popoli, si è conquistata posizione eminente e preminente; non possa non unirsi nel cordoglio al popolo che oggi la piange e che aveva trovato in lui il capo che lo ha condotto, attraverso le più dolorose e sacrificate peripezie, ad una nuova fase di vita e di rinnovazione: parlo di Giorgio Dimitrov, Presidente del Consiglio dei Ministri della Repubblica popolare bulgara.

PRESIDENTE. Senza entrare nel merito, ma unicamente per non creare precedenti, debbo ricordare al senatore Terracini che è consuetudine della nostra Assemblea di commemorare soltanto gli appartenenti all'Assemblea stessa, all'altro ramo del Parlamento o al Governo, oppure eminenti personalità italiane.

TERRACINI. Signor Presidente, credo vi siano persone nella storia della umanità che facciano parte di diritto di tutte le libere Assemblee; e che perciò in tutte debbano essere commemorate. Io non mi preoccupo, comunque, dei precedenti. Starà in lei, in avvenire, signor Presidente, con la sua saggezza, considerare di volta in volta l'opportunità che il Senato manifesti il proprio ossequio e il proprio sentimento verso le grandi figure scomparse che onorano l'umanità intera, quindi ogni Paese, e dunque anche il nostro.

Ma in questa occasione il Senato della Repubblica italiana, proprio perchè la Costituzione ha stabilito come titolo valido a sedervi l'aver combattuto strenuamente contro i fascisti, mancherebbe verso se stesso – ed ella che è il geloso custode della nostra dignità non può permetterlo – se alcuno non dicesse una parola reverente per l'uomo che più di ogni altro al mondo ha combattuto contro il fascismo, per la libertà. L'umanità è in una fase della sua storia in cui è quasi impossibile separare le vicende di un popolo da quelle degli altri. Ogni popolo dà una parte di sè per la libertà e per il progresso degli altri popoli, e trae insieme dalla vita e dalle azioni di questi quanto essi gli offrono di valido e di utile per la propria stessa elevazione e la propria libertà.

Da questo punto di vista non vi è dubbio che Giorgio Dimitrov, Presidente del Consiglio dei Ministri della Repubblica di Bulgaria, ha speso la sua vita non solo per il bene del suo popolo ma per quello di tutti i popoli. Basterebbe a confermarlo ricordarsi di quando il suo nome per la prima volta è corso alto per il mondo.

Era quella per noi un'epoca triste – nel 1933 – quando il fascismo nella sua forma più esasperata pareva essersi impadronito ormai di tutta l'Europa e, con questa, del mondo intero.

In realtà fu invece quello il momento nel quale il fascismo subì la sua prima grave sconfitta; tanto più grave perchè morale. E ciò avvenne nel giorno in cui, trascinato Dimitrov dinanzi ai giudici tedeschi sotto la calunniosa accusa dell'incendio del Reichstag, costoro, pur intimoriti dalle intimidazioni della dittatura che servivano, dovendo scegliere tra Hitler e Dimitrov, furono, dall'eroico e risoluto atteggiamento di questi, portati a scegliere Dimitrov. E cioè la libertà contro la dittatura, la democrazia contro la reazione. Anche il popolo italiano apprese da quel luminoso episodio come si lotti contro l'oppressione; e progressivamente venne poi organizzando la propria ribellione contro il fascismo. E mai più furono dimenticate da lui le parole incitatrici e l'esempio di Giorgio Dimitrov.

Per questa ragione essenzialmente il popolo italiano, e con lui tutti i popoli per i quali la parola democrazia non è vanamente pronunciata ma esprime una profonda fede nel progresso e nella libertà, non può non condividere il grande cordoglio del popolo bulgaro. Per questa ragione, nell'assenza di più autorevoli parole di adesione fuori di quest'aula, ho ritenuto mio dovere far sì che nei verbali della nostra Assemblea elettiva, e nell'atmo-

sfera che spira in questa storica sala, il nome di Giorgio Dimitrov fosse ripetuto con quel senso di omaggio e di venerazione che si nutre e si tributa – allorchè trascorrono fuori di vita, oltre il limite in cui possono avere efficacia le nostre dirette percezioni – a coloro che, nel loro transito per questa vita, hanno saputo imprimere orme indelebili di nobiltà, di fede, di passioni e di realizzazioni. (*Applausi da sinistra*).

Comunicazione di bilanci di Società ed Enti.

PRESIDENTE. Informo il Senato che il Ministro delle finanze mi ha comunicato, con lettera 29 giugno u. s., di aver disposto, aderendo al desiderio manifestato dai due rami del Parlamento, che le Società e gli Enti nei quali lo Stato per la sua partecipazione ha un cospicuo interesse rimettano alla Presidenza del Senato ed a quella della Camera dei deputati un esemplare del bilancio approvato dalla Assemblea dei soci, corredato dalle relazioni del Consiglio di amministrazione e del collegio sindacale.

Presentazione di relazioni su elezione contestata.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che i senatori Reale Vito e Canaletti Gaudenti, rispettivamente per la maggioranza e per la minoranza della Giunta delle elezioni, hanno presentato la relazione sulla elezione contestata del senatore Bontempelli nella regione della Toscana (Doc. LXIV).

Le relazioni saranno stampate e distribuite.

L'esame della questione verrà posta all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Proroga del termine stabilito dagli articoli 10 e 11 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, per favorire l'esodo spontaneo dei dipendenti dalle Amministrazioni dello Stato » (346-B), d'iniziativa del deputato Cappugi, già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati;

« Modifica dell'articolo 67 del testo unico sull'istruzione superiore » (504), di iniziativa del deputato Caroniti ed altri;

« Assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali » (505);

« Aumento di stanziamento per la ricostruzione delle linee di trasporto concesse all'industria privata e delle tranvie urbane municipalizzate » (506);

« Abrogazione del regio decreto-legge 7 agosto 1925, n. 1574, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, relativo ai progetti per la costruzione di edifici postali e telegrafici » (507).

Comunico altresì al Senato che il Ministro della difesa ha trasmesso il disegno di legge: « Assegnazione di 100 milioni sul bilancio del Ministero della difesa per lo smantellamento delle opere difensive lungo i confini » (503).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

Deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che, valendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito all'esame e all'approvazione:

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge: « Proroga della legge 24 novembre 1948, n. 1437, concernente modalità di pagamento delle integrazioni dei bilanci degli Enti comunali di assistenza (E.C.A.) delle indennità di caro-pane, delle spese per il servizio razionamento consumi e di altre a carico del bilancio del Ministero del tesoro » (496);

della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo), il disegno di legge: « Disciplina delle bombole per metano » (494).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca sei interrogazioni rivolte al Ministro dell'interno. Poichè l'onorevole Sottosegretario di Stato per l'interno, che doveva rispondere a queste interrogazioni, è per ufficio pubblico lontano da Roma, lo svolgimento di queste sei interrogazioni s'intende rinviato.

Seguono all'ordine del giorno due interrogazioni, vertenti sul medesimo argomento:

La prima, dei senatori Ghidetti e Tonello, al Ministro delle finanze: «per conoscere il suo orientamento in merito alla concessione in uso, o cessione, della Colonia Valgrande di Comelico (Belluno), complesso patrimoniale attribuito di proprietà del cessato partito nazionale fascista e come tale incamerato dallo Stato in base al disposto dell'articolo 38 del decreto legislativo luogotenenziale 27 luglio 1944, n. 159.

«Costruita nel 1929 con versamenti di lavoratori e di vari enti di Treviso per recare sollievo e giovamento ai figli bisognosi dei lavoratori trevigiani, e occupata da una istituzione religiosa della provincia di Udine dopo la liberazione, e quindi concessa in uso provvisorio alla stessa istituzione nel 1946 al ritorno alla amministrazione italiana delle provincie del Nord, col 1° luglio 1949 attende la determinazione del Ministero sulla richiesta presentata fin dal gennaio scorso dall'Amministrazione provinciale di Treviso, sollecitata dal voto unanime del Consiglio comunale, di enti e di tutti i partiti politici, nonchè dal conforme parere del Prefetto e dell'Intendente di finanza di Treviso».

La seconda del senatore Tomè al Ministro delle finanze: «Per conoscere la decisione in merito alla colonia Alpina "Valgrande" di Comelico (Belluno), già condotta nei decorsi anni 1946-1947-1948 dai Salesiani di Pordenone a beneficio di figli di lavoratori, ed ora reclamata (in concorrenza coi Salesiani) dall'Amministrazione provinciale di Treviso.

«La colonia, dopo vari anni di abbandono, fu richiesta nel 1946 dai Salesiani delle Tre Venezie ed a loro venne affidata. Il Superiore del Veneto incaricò della gestione i Salesiani di Pordenone essendo in quel momento i soli in grado di addossarsi l'onere imposto dal Ministero della rimessa a punto della colonia a fondo perduto.

«La colonia funziona per figli dei lavoratori trevigiani, organizzati dai Salesiani di Mogliano Veneto (Treviso), dai Salesiani di Castello di Godego (Treviso), dalle A.C.L.I. (Treviso) e dall'E.N.A.L., in perfetto accordo e a condizioni di particolare favore finanziario.

«È giusto che la colonia continui a funzionare sotto la direzione dei Salesiani, che hanno sempre dimostrato le migliori qualità nel campo educativo e fin dall'inizio della loro gestione si assunsero il compito di attuare il programma assistenziale in favore dei figli dei lavoratori della provincia di Treviso».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per le finanze per rispondere a queste interrogazioni.

COLITTO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il terreno, su cui sorge la colonia alpina di Valgrande, in territorio di Comelico superiore in provincia di Belluno, venne acquistato con atti del notaio Toscani in data 31 gennaio e 4 febbraio 1930 dall'ex Federazione provinciale fascista di Treviso, che provvide poi alla costruzione dei fabbricati costituenti il complesso. Tale complesso, in virtù del decreto luogotenenziale 27 luglio 1944, n. 159, entrò a far parte, come è noto, del patrimonio dello Stato, il quale lo ha utilizzato e lo utilizza, perseguendo nel campo assistenziale quegli scopi di interesse generale, che sono testualmente previsti dall'articolo 38 del detto decreto.

A liberazione avvenuta, l'intendenza di finanza di Belluno, allo scopo di salvaguardarne nel modo migliore la conservazione e la destinazione, ritenne, nella propria competenza, di poter consentire l'occupazione provvisoria del compendio da parte dei padri Salesiani di Pordenone. Questi, appunto, lo gestiscono dalla fine del 1945, dando ospitalità ad orfani e ragazzi della strada in numero di circa 300, delle provincie di Belluno, di Treviso e di Udine.

Il Ministero, considerato che i padri Salesiani avevano sostenuto forti spese per la rimessa in efficienza del compendio, che ne avevano conservato la destinazione a colonia

alpina e che l'assistenza veniva praticata indistintamente a favore dei bambini delle provincie di Belluno, di Treviso e di Udine, non ebbe difficoltà nel 1946 a consentire, in accoglimento della richiesta della parte, la trasformazione della occupazione provvisoria in occupazione disciplinata da regolare contratto di locazione.

Il contratto è scaduto il 30 giugno u. s., ma i padri Salesiani hanno formalmente richiesto la proroga della locazione; e poichè questa, in applicazione delle norme vigenti in materia, loro compete, l'amministrazione non può evidentemente opporsi e non si è potuta opporre alla richiesta.

In data 31 gennaio del corrente anno l'amministrazione provinciale di Treviso, assumendo di aver contribuito nelle spese di impianto della colonia, chiese che il compendio in parola fosse devoluto in proprietà alla provincia di Treviso e che, nelle more della pratica, le fosse concesso in uso.

Nè l'una, nè l'altra richiesta ha potuto essere accolta. Non la prima, perchè, a parte il rilievo che la contribuzione nella spesa di impianto – di cui parla l'amministrazione di Treviso – non le dà diritto certo ad una donazione, è indubbio che l'amministrazione demaniale verrebbe meno ai suoi compiti istituzionali, se provvedesse ad amministrare i beni dello Stato, spogliando questa degli stessi a titolo gratuito; non la seconda, perchè il compendio è tenuto, come si è detto, in locazione dai padri salesiani, e non si può certo concedere in uso ad uno ciò che è utilizzato da un altro, se prima questo non cessi di utilizzarlo per suo conto.

Conosco la serena obiettività degli onorevoli interroganti e spero che essi riconoscano fondate su precise norme positive, e quindi giuste, le determinazioni del Ministero, cui l'interrogazione è stata rivolta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghidetti per dichiarare se è soddisfatto.

GHIDETTI. L'onorevole Sottosegretario, sarà certamente informato che la questione che ci interessa, non è la prima volta che viene trattata in sede parlamentare. Esattamente nel mese di luglio 1947 è stata svolta all'Assemblea Costituente una interrogazione che aveva lo stesso contenuto dell'interrogazione odierna. Il Ministro delle finanze del tempo, l'onorevole Pella, per quanto in possesso di informazioni molto confuse, ma per la verità meno confuse di quelle che ha lei – non gliene faccio colpa perchè avrà avuto il fascicolo solo da qualche giorno e non può conoscere i complessi precedenti della questione – prese atto delle rettifiche e dei chiarimenti che io avevo portato e dichiarava che sarebbe stato ben lieto di riesaminare secondo le mie osservazioni la questione, soggiungendo che il Ministero non aveva potuto prendere una determinazione per stabilire quale destinazione dovevano avere questi beni contestati dell'ex partito fascista, perchè ancora non c'era una linea di condotta precisa. L'onorevole Pella, e noi con lui, considerava spiegabile e conveniente che qualcuno si fosse occupato di questa colonia abbandonata, lontana dalla provincia di Treviso centinaia di chilometri e dava assicurazione che non si sarebbe addivenuti alla stipulazione di un contratto per 9 anni, ma si sarebbe concesso l'uso provvisorio per un anno, mentre nel frattempo si sarebbe procurata una definitiva soluzione soddisfacente.

Ora, dalle sue informazioni, onorevole Sottosegretario, sembra che la provincia di Treviso pretenda questo compendio di beni – badi che si tratta di un valore di centinaia di milioni – e che non ne abbia alcun diritto.

L'intendente di finanza di Belluno, richiesto nel novembre del 1945, dall'E.N.A.L. provinciale di Treviso di poter rimettere in funzione la Colonia, ha dichiarato che i beni si stavano inventariando perchè il Demanio generale dello Stato aveva bisogno di sapere la loro consistenza. Nell'aprile del 1947, l'intendenza di finanza di Belluno mandava finalmente la sua relazione a Roma e proponeva che, non essendoci dubbio che questo compendio interessava la provincia di Treviso, ma essendo prematuro e comunque discutibile se in materia di proprietà questa potesse rivendicarlo, per intanto consigliava che fosse dato in uso all'E.N.A.L. di Treviso. Il Ministro invece decideva, non voglio qui qualificare con quale criterio, di lasciare all'occupante questo complesso e ciò ha dato occasione alla mia interrogazione e alla risposta dell'onorevole Pella cui accennavo prima.

L'anno scorso, il 30 giugno, scadeva il termine della concessione; senonchè al 30 giugno ci siamo trovati nelle stesse condizioni. Ritardi, incomprensioni e lungaggini burocratiche, per poter dire, come si disse: « Ormai i bambini devono andare alle colonie, proroghiamo di un anno questa concessione »; e siamo ora al 30 giugno nuovamente ! Però c'è un fatto nuovo. Tutti i partiti, il prefetto, l'intendente di finanza, il comune di Treviso, il Consiglio comunale, tutti concordi una volta tanto, il 30 gennaio si riunivano in Prefettura e decidevano di far domanda al Ministero perchè l'Amministrazione provinciale ottenga in uso, se non in cessione, quella proprietà. Ma che cosa avviene ? Avviene che nel mese di marzo, e questo è semplicemente enorme, il 24 di marzo, due mesi dopo che l'amministrazione provinciale di Treviso ha presentato la domanda, si fa un contratto con l'occupante attuale – che, ripeto, ha assolto ad un'opera di bene, ma non è possibile si possa impadronire di un patrimonio di altri, e che, almeno per l'uso, dev'essere destinato alla provincia direttamente interessata – e si firma un contratto che adesso si sostiene debba essere d'impedimento per la cessione in uso ad altri: perchè adesso – notate la mostruosità giuridica – vige il blocco dei fitti. Ma dove andiamo a finire ? In un primo momento pensai che fosse uno sbaglio, una cantonata presa al Ministero; sento invece che è proprio un atto regolare che è stato compiuto nel marzo scorso. Vorrei pertanto pregare l'onorevole Sottosegretario di vedere di considerare seriamente la cosa. Il contratto con l'occupante attuale mette in uno stato di umiliazione tutta intera una provincia, i parlamentari, il prefetto, l'intendente di finanza, il Consiglio comunale del capoluogo.

Veda dunque se non sia il caso – ed è fuori di dubbio – di trovare una forma di accordo utile e compatibile con il prestigio del Ministero, ma anche con le esigenze di tutta una popolazione. Vediamo se è possibile trovare una forma di intesa col Ministero, perchè non è concepibile che l'amministrazione provinciale che nel 1929 ha contribuito con 4 milioni di lire rapportate al valore attuale alla costruzione della colonia; che la Cassa di risparmio di Treviso e provincia, che ha contributo con una somma notevole messa a disposizione per questo scopo; che i lavoratori, impiegati e operai, ai quali è stata trattenuta una giornata di lavoro per concorrere alla costruzione della colonia, debbano rinunciare financo all'uso della colonia medesima.

Per colmo, poi, nel novembre scorso, al consiglio comunale di Treviso – ero presente io stesso – si è discusso circa il ricupero della Colonia, e si è detto essere utile che il pagamento degli interessi dei ratei dei mutui di uno dei fabbricati se lo assumesse il Comune, perchè altrimenti il complesso andava all'asta.

Dunque il Comune si è assunto l'onere di pagare pei mutui che sono ancora accesi e intanto la colonia va in mano ad altri ! Ecco perchè, senza drammatizzare, voglio pregare l'onorevole Sottosegretario di intervenire nel senso che ho prospettato, perchè si venga ad un accordo e non si infligga una umiliazione a tutta la provincia, alle autorità, ai parlamentari di essa, e si veda, con equità e giustizia, di trovare una soluzione anche moralmente corrispondente alle esigenze più elementari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tomè per dichiarare se è soddisfatto.

TOMÈ Dichiaro di essere soddisfatto della risposta data dall'onorevole Sottosegretario. Poichè il collega Ghidetti ha ritenuto di prendere la parola sull'argomento e di richiamarsi ad alcuni antefatti, è necessario che a mia volta esprima il mio avviso e mi soffermi su quella che ritengo sia la giusta impostazione della questione.

Sostanzialmente è pacifico che questi beni sono di appartenenza del demanio dello Stato. Tale appartenenza deriva da precise leggi contro le quali non è possibile eccepire questioni di efficacia o di nullità.

Date queste premesse, è evidente che l'Amministrazione provinciale di Treviso non ha motivo nè titolo per poterne reclamare la proprietà e per dolersi se questa proprietà non ha. A me sembra che la questione . . .

TONELLO. Ma è stato commesso un furto ! Ci si vergogni di venir qui a difendere un furto !

TOMÈ . . . debba porsi invece in termini molto più semplici, e cioè l'Amministrazione provinciale e le varie autorità di Treviso do-

vrebbero, a mio avviso, soltanto preoccuparsi se è stata mantenuta la destinazione istituzionale di questo complesso di immobili, se esso serva effettivamente come colonia alpina ai figli dei lavoratori di Treviso. Questa è la tutela, la cura che l'Amministrazione provinciale e le varie autorità di Treviso dovrebbero essere tenute ad attuare. Ora, sta di fatto, e non è contestato neppure dall'onorevole Ghidetti . . . e dal collega Tonello, che effettivamente la colonia alpina di Valgrande serve ai figli dei lavoratori della provincia di Treviso e serve tanto che lo stesso E.N.A.L. ha raggiunto degli accordi con i dirigenti della Colonia per mandarvi proprio i figli dei lavoratori. Vi è un accordo tra le varie associazioni che tutelano gli interessi dei lavoratori di quella Provincia e nessuno fino ad oggi ha trovato motivo di doglianza sul modo con cui la Colonia stessa viene condotta. (*Interruzione del senatore Ghidetti*). Posto in chiaro questo, è da rilevare che la locazione concessa ai Salesiani ha un motivo e un titolo per il fatto di avere i salesiani erogato vari milioni subito dopo la liberazione per il ripristino di questo complesso immobiliare. Nessun altro ente era in quel tempo in grado di sopperire alle spese necessarie.

GHIDETTI. Era in grado l'E.N.A.L.

TOMÈ. È ben giusto che, avendo i Padri salesiani sostenuto questa forte spesa possano anche servirsi della colonia per i loro scopi istituzionali, sempre a favore dei lavoratori, negli anni successivi. E poichè esiste questo titolo era logico che l'amministrazione dei beni demaniali concedesse loro un contratto di locazione. Una volta coperti da questo contratto è altrettanto normale e giuridico che debba continuare il godimento e la conduzione da parte dei Salesiani per lo meno fino a quando le leggi dello Stato consentono in sede di proroga questa conduzione. Perciò, ripeto, l'atteggiamento del Ministero (*interruzione del senatore Tonello*) su questo oggetto è conforme alla legalità ed è conforme anche ai princìpi morali. Quindi ripeto che mi dichiaro soddisfatto della risposta data dall'onorevole Sottosegretario.

GHIDETTI. Dichiaro che sull'argomento presenterò un'interpellanza.

Sullo svolgimento di alcune interrogazioni ed interpellanze.

PALERMO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALERMO. Desidero parlare, signor Presidente, sulla questione delle interrogazioni e interpellanze. Vorrei richiamare il suo alto senso di responsabilità di fronte al fatto delle interrogazioni o delle interpellanze presentate con carattere di urgenza. Il Governo lascia passare dei mesi senza compiacersi di dare una risposta qualsiasi. Ora ella capisce che quando le interrogazioni o le interpellanze hanno il carattere di urgenza il Governo deve sentire nella sua sensibilità il dovere di rispondere subito perchè se lascia passare dei mesi prima di dare una risposta l'urgenza non ha più ragione di essere richiesta.

Voce dal centro. E chi stabilisce l'urgenza ¿

PALERMO. Non è il Governo che stabilisce la procedura d'urgenza, ma è colui che interroga o interpella. In poche parole dirò che da oltre un mese ho presentato alcune interrogazioni e interpellanze e per ben due volte ho sollecitato il Governo e sino a questo momento non so ancora quando l'onorevole Presidente del Consiglio, il Ministro dell'interno e il Ministro di giustizia saranno comodi per rispondere alle mie interrogazioni.

TUPINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei conoscere dal senatore Palermo la data precisa della presentazione delle sue interrogazioni di cui lamenta il ritardo nelle risposte. Mi si dice che una di queste interrogazioni, che ella ha dichiarato di voler discutere con urgenza, risale soltanto a otto giorni fa. È esatta questa notizia?

Comunque, senatore Palermo, lei ha sollevato una osservazione di carattere generale ed io mi renderò interprete di questa sua doglianza, non chiamiamola nemmeno protesta, perchè ella sa che molte volte il Governo non è in condizioni di poter rispondere subito per l'insieme delle attività e delle urgenze cui è sottoposta la sua fatica.

Mi renderò interprete presso il Presidente del Consiglio dei Ministri del suo desiderio

che le interrogazioni rivolte a lui ed anche ai Ministri dell'interno e della giustizia siano discusse al più presto.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di limiti di spesa per l'esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito, mediante concessione » (282-B) *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di limiti di spesa per l'esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito, mediante concessione ». Questo disegno di legge, già approvato dal Senato, è stato modificato dalla Camera dei deputati. Avverto pertanto che la discussione avverrà sulle modificazioni apportate dall'altro ramo del Parlamento.

Prego il senatore segretario di dar lettura degli articoli modificati.

MERLIN ANGELINA, *segretario, legge lo stampato n. 282-B.*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa.

Passiamo alla votazione degli articoli emendati. L'articolo 2 è stato soppresso.

Pongo ai voti la soppressione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

L'articolo 4 del testo approvato dal Senato ha preso il numero 2, ma è identico nella formulazione. All'articolo 3 dell'antico testo è stato soppresso l'ultimo comma che è stato sostituito dal seguente articolo:

Art. 4.

Il Ministro dei lavori pubblici comunicherà alle Camere entro il 31 ottobre 1949 il riparto della spesa di cui al precedente articolo, per categorie di opere e per regioni, senza procedere sino a tale data alla concessione delle opere stesse.

Qualora entro il 31 ottobre 1949 il Ministro del tesoro proponga alle Camere, e queste deliberino, per la esecuzione di opere pubbliche di competenza statale, un maggiore stanziamento per l'esercizio finanziario 1949-50, pari in tutto al valore attuale delle annualità trentennali previste dalla presente legge, il Ministro dei lavori pubblici provvederà all'esecuzione delle opere di cui al precedente articolo con il sistema dei pagamenti non differiti, anzichè con il sistema della concessione, previsto dagli articoli 1 e 2; se, invece, lo stanziamento sarà parziale, il sistema della concessione previsto dagli articoli 1 e 2 rimarrà in vigore soltanto per la differenza.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione all'acquisto di materiali A.R.A.R. » (342) *(Approvato dalla Camera dei deputati).*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione all'acquisto di materiali A.R.A.R. ». Prego il senatore segretario di darne lettura.

MERLIN ANGELINA, *segretario, legge lo stampato n. 342.*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa e do la parola al relatore, senatore Di Giovanni.

DI GIOVANNI, *relatore.* Mi rimetto alla relazione a stampa, regolarmente distribuita. In sintesi, questo disegno di legge si traduce in una autorizzazione all'acquisto da parte delle Forze armate di materiali residuati dell'A.R.A.R. per una spesa apparente di lire 5.182.522.000. Dico apparente in quanto si tratta di una partita di giro, poichè la stessa somma è poi iscritta a favore del bilancio del Tesoro ed accreditata al Ministero della difesa. Che sia una partita di giro è largamente dimostrato dalla relazione dell'onorevole Roselli della 5ª Commissione della Camera dei deputati e dalla approvazione che la stessa Camera ha concesso al disegno di legge. La Commis-

sione propone quindi al Senato l'approvazione del disegno di legge.

RODINÒ, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il Governo si rimette al Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Per l'acquisto presso l'Azienda recuperi alienazione residuati di guerra (A.R.A.R.) di materiali occorrenti per la riorganizzazione dei servizi delle Forze armate, è autorizzata la spesa di complessive lire 5.182.522.000 da stanziare nello stato di previsione del Ministero della difesa.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'autorizzazione di spesa di cui al precedente articolo 1 deve essere destinata per lire 3 miliardi alla riorganizzazione dei servizi dell'Esercito, per lire 1.182.522.000 a quella della Marina militare e per lire 1 miliardo a quella dell'Aeronautica militare.

La spesa predetta sarà compensata mediante inscrizione al capitolo n. 389 del bilancio della entrata per l'esercizio 1948-49 dei corrispondenti maggiori proventi ricavati dalla vendita di materiali residuati di guerra (A. R. A. R.).

Al Ministro del tesoro è data facoltà di provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Proroga dei termini assegnati dalle disposizioni di attuazione del Codice civile nei riguardi di società e di consorzi » (438).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dei termini assegnati dalle disposizioni di attuazione del Codice civile nei riguardi di società e di consorzi ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

MERLIN ANGELINA, *segretario, legge lo stampato n. 438*.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa e do la parola all'onorevole Zelioli, relatore.

ZELIOLI, *relatore*. La relazione scritta è stata distribuita ai colleghi, i quali avranno senz'altro rilevato che il disegno di legge in esame tratta di una pura e semplice formalità per la quale si era già disposta la proroga dei termini che, essendo scaduti il 30 giugno 1945, vennero di volta in volta prorogati rispettivamente sino al 30 giugno e al 1° luglio 1949. Ora, in attesa della riforma del Codice civile, per la quale procedono gli studi che sembrano avviati verso conclusione, sembra al Ministro proponente e sembra anche alla Commissione che non si debbano porre ostacoli perchè ancora venga prorogato il termine di un altro anno in attesa che questi studi vengano portati a termine in modo che nella elaborazione del Codice civile, anche per quanto riguarda le società commerciali, civili e i consorzi, si possa avere una nuova regolamentazione. Per questi motivi la Commissione chiede al Senato di voler accedere alla proroga dei suddetti termini di un altro anno.

PRESIDENTE. Possiamo ora alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

I termini del 30 giugno 1945 e del 1° luglio 1945 relativi agli adempimenti prescritti dagli articoli 204, secondo comma, 206, 209, capoverso, 213, 215 secondo comma, 216, 217, secondo comma, 221 e 223 delle disposizioni per l'attuazione del Codice civile e transitorie, approvate con regio decreto 30 marzo 1942, n. 318, già prorogati con i decreti legislativi 4 gennaio 1945, n. 11, 29 marzo 1947, n. 361 e 25 marzo 1948, n. 484, sono ulteriormente prorogati rispettivamente al 30 giugno 1950 e al 1° luglio 1950.

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(*È approvato*).

Pongo ai voti il disegno nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-1950 » (296).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-50 ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

MERLIN ANGELINA, *segretario, legge lo stampato n. 296.*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

È iscritto a parlare il senatore Rocco, il quale ha presentato anche il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Governo a disporre la costruzione del tronco ferroviario Laurenzana-Senise ».

Ha facoltà di parlare il senatore Rocco.

ROCCO. Signor Presidente, onorevoli senatori, io devo dire che parlerò in questa sede di discussione del bilancio dei trasporti senza spaziare nei vasti generali problemi del traffico. Il mio intervento, che sarà brevissimo, è relativo ad un problema che è ormai diventato, signor Ministro, il chiodo fisso di noi senatori della provincia, che sentiamo sempre e sentiremo sempre assoluto e vivissimo il dovere di dire al Senato e al Governo quali sono le condizioni veramente gravi in cui si trovano le nostre provincie meridionali per la mancanza di mezzi di comunicazione. E a questo proposito mi riferisco senz'altro alle ferrovie della regione calabro-lucana, di cui il Senato altra volta si è occupato. Non pochi senatori ricorderanno che c'è stata qui una discussione per una leggina che concedeva un mutuo in favore della società costruttrice delle calabro-lucane. Fu definito allora da qualche collega un prestito a fondo perduto a favore di questa Società che gode la tenerezza di tutti i ceti capitalistici. Quella leggina fu approvata, ma io presentai un ordine del giorno, che si onorò della firma di molti senatori, con il quale si chiedeva al Ministro onorevole Corbellini che avesse disposto la costruzione della ferrovia Laurenzana-Senise. Noi dicevamo allora chiaramente che tutto l'interno della Basilicata è senza mezzi di comunicazione, nonostante che dal 1906 una legge ne avesse disposto la costruzione.

A questa ferrovia sono interessati ben 76 popolosi comuni, che pagano ogni anno 16 miliardi di oneri tributari mentre vivono in condizioni di assoluta inferiorità.

Dicevamo che questa Società, alla quale si concedono tanti favori, aveva costruito questi tronconi alla periferia della Regione; questi tronconi sono passivi ed il Governo deve ogni anno contribuire in ragione di nove decimi sul disavanzo del bilancio. Io dicevo allora che se questi tronconi fossero collegati con il tratto ferroviario richiesto, la passività scomparirebbe.

È una faccenda molto grave, fondamentale per il Mezzogiorno continentale, perchè essa riguarda non solo la Lucania, ma anche la Puglia e la Calabria. Si tratta di costruire solo 36 chilometri che sono sufficienti a sistemare il traffico interregionale, cosa che metterebbe in valore tutto l'interno della zona.

In quella seduta in cui io esposi tutte queste ragioni l'onorevole Ministro parve assentire e prendere in considerazione il mio ordine del giorno, ma poi non si è fatto nulla.

La stampa che conosce le cose politiche meglio di noi da qualche giorno ha dato veramente una cattiva notizia.

Anche per far vedere che della mia zona si interessano tutti i partiti, dall'estrema destra all'estrema sinistra, vedete un po' cosa si legge in questo giornale: « Il prolungamento della ferrovia di Laurenzana. Il « Risorgimento » giorni fa pubblicava che il Ministro delle comunicazioni a seguito dell'interessamento dell'onorevole Covelli, monarchico, aveva dato assicurazioni favorevoli in merito al prolungamento della ferrovia Calabro-Lucana. L'onorevole Corbellini in una recente riunione in Roma dei trenta sindaci lucani convocati

telegraficamente dal Sottosegretario di Stato all'agricoltura, onorevole Colombo, dichiarava tra la costernazione di tutti e la sorpresa dei nostri parlamentari democristiani: « Nulla posso fare in merito al prolungamento delle ferrovia Calabro-Lucana in quanto la Lucania è stata completamente esclusa dal piano di ricostruzione ferroviario ». « Quindi » – diceva questo giornale, e speriamo che la notizia non sia esatta – « la Basilicata è stata completamente esclusa dai piani di ricostruzione: noi siamo stati estromessi da tutto questo ben di Dio che si agita per il Mezzogiorno d'Italia ». Ora, se fosse vero, onorevole Corbellini, non lo chiamereste questo un tradimento che è consumato a danno del popolo lucano che veramente ha un passato di libertà e di patriottismo ? Io devo sapere se questa posizione negativa assunta dal Governo per il nostro problema ferroviario sia almeno definitiva, se possiamo sperare. I soldi ci sono: 70 miliardi del piano E.R.P., del fondo lire sbloccato e passato al bilancio delle ricostruzioni ferroviarie; 57 miliardi assegnati nel bilancio corrente; 36 miliardi per l'esercizio successivo; altri 40 miliardi nei prossimi esercizi. Io domando se di questa ingente cifra che si aggira sui 200 miliardi sia possibile prendere una minima parte e destinarla alla ricostruzione della ferrovia Calabro-Lucana. Abbiamo i titoli e le ragioni per reclamare questo nostro diritto. Voi venite a dirci che bisogna equilibrare la struttura economica della Nazione, ma mentre in alcune regioni si viaggia con treni rapidi e con treni di lusso, noi dobbiamo andare a piedi, a dorso di mulo, per raggiungere la più vicina stazione ferroviaria. E dite che dobbiamo sollevare le zone depresse: quale zona più depressa della Basilicata ? Dite che la ferrovia serve per stimolare il processo produttivo di una zona ed elevarne il tono politico, morale, sociale di un popolo; noi da decenni ci troviamo in una situazione di continua depressione economica e di continua pressione fiscale, in quanto dalla pressione fiscale da noi nessuno sfugge perchè la terra diventa inesorabilmente debitrice continua dello Stato. Ora noi dobbiamo sperare, dicevo, che questo programma del Governo non sia definitivo; perchè quello che non si decide per oggi, lo si incominci a decidere per l'avvenire, altrimenti, parliamoci chiaro, noi non vedremo mai il treno, noi ci dovremo rassegnare a non vedere mai la ferrovia. Ma questo significherebbe scuotere questo popolo civile che è il popolo lucano nei suoi sentimenti di patriottismo e di civismo, per spingerlo in una situazione di disordine e di disagio. Permettete, onorevoli colleghi, che io parli così perchè chi difende la sua terra ha diritto alla comprensione di tutti. Io rappresento la zona calabro-lucana che soffre e aspetta da decenni. Si tratta di un popolo che ha tradizioni di nobiltà e di patriottismo ed è stanco di vivere nella maggiore depressione sociale. Dalla unità nazionale, noi non abbiamo mai avuto niente. Noi siamo ancora con la strada rotabile Sapri-Jonio che ci fu fata dai Borboni: non abbiamo mai avuto altro e solo con la ferrovia può cominciare una nuova vita economica nella nostra regione. Se non abbiamo ferrovie, non abbiamo neppure mercati interni. I nostri mercati anche prima della guerra erano deficienti; dopo la guerra, sono diventati ancora più ridotti perchè i prezzi politici hanno particolarmente colpito i nostri fondamentali prodotti agricoli. Oggi siamo ancora discesi perchè siamo caduti in mano a una ingorda speculazione, la quale, profittando del fatto che non v'è concorrenza e che non c'è la possibilità dell'esportazione tiene in pugno e tiene il dominio di questo settore con la flessione dei prezzi a vantaggio proprio e a danno di chi lavora. Potete dirci che c'è la legge Porzio (mi dispiace che il Vice-Presidente Porzio non sia presente) che c'è l'industrializzazione, ma queste sono parole. Come è possibile concepire uno stato e una situazione industriale a base economica se la mancanza di comunicazioni e i trasporti limitano i mercati ? Come è possibile, se la generale miseria tiene bassa la capacità di acquisto ? Noi siamo miseri veramente, onorevoli senatori; non abbiamo tante cose, non abbiamo strade, non abbiamo scuole onde il basso livello intellettuale del ceto operaio ne impedisce la specializzazione e l'addestramento tecnico. È sorto nel mezzogiorno qualche agglomerato industriale soltanto là dove lo Stato ha speso per elevare la capacità lavorativa degli operai. Così è avvenuto a Napoli, a Bari e a Salerno, dove sono sorti dei complessi industriali perchè si è rag-

giunto un notevole sviluppo della viabilità e dei trasporti.

Ma, onorevoli senatori, io vi invito a conoscere e a sapere. Vi domando: è vero o non è vero che la zona calabro-lucana è zona specialmente agricola e che la provincia di Matera è stata chiamata sempre il granaio d'Italia? Ma non c'è nessuna provincia in Italia che ha un complesso cerealicolo così elevato come la provincia di Matera e che quindi può influire sul mercato nazionale con una esportazione ricchissima di cereali, di olii e di agrumi. Ma se non ci date un sistema di trasporti adeguato, i prodotti rimarranno sempre sul posto perchè l'alto costo dei trasporti supera il valore della merce. Nè si può dire, onorevole Genco, che la ferrovia possa essere battuta dalla concorrenza dell'automobilismo, perchè questo è un criterio troppo assoluto. Bisogna tener conto delle località, delle condizioni e delle necessità delle popolazioni.

I tecnici dicono che bisogna conciliare la strada con la rotaia. Io rispondo che noi non abbiamo da conciliare niente perchè ferrovie non ne abbiamo affatto. Dobbiamo percorrere centinaia di chilometri per poterci appoggiare ad una stazione ferroviaria. Manca l'apparato dei servizi ferroviari al quale dovrebbe abbinarsi e collegarsi il servizio automobilistico.

Il cosiddetto camionismo è una bella cosa, ma deve essere inserito in un sistema sicuro di trasporto sempre agganciato alla rete ferroviaria. Da noi invece l'automezzo è incerto e parassitario a danno della produzione e del consumatore perchè il prezzo del trasporto supera il valore della merce.

Quindi, signor Ministro, la prego di ricredersi: la ferrovia è l'aspirazione secolare che ci viene dalla legge del 1906 che è ancora operante. Noi abbiamo in discussione la legge Tupini-Porzio recentissima, fatta positivamente per ripetere che tutte le leggi particolari alle regioni meridionali devono essere applicate. Noi che abbiamo una legge per la Basilicata ne chiediamo l'applicazione; si tratta di orientare diligentemente la scelta delle opere pubbliche. Avete i piani E.R.P.: badate ai centri rurali. Non stroncate la vita dei campi perchè questa è la forza viva della vita nazionale in quanto la popolazione agricola rappresenta oltre la metà dell'intera popolazione ed è quella che lavora, economizza e risparmia.

Onorevole Ministro, noi aspetteremo con fermezza, ma con grande fiducia. La Basilicata è la regione più disagiata. Ma non aggravate i nostri disagi, non cumulate – direi quasi – le vostre esigenze proprio sopra le nostre spalle di rurali.

La provincia di Matera di tutte le provincie d'Italia è la sola che non ha neppure un cantiere di rimboschimento.

GENCO. Ha avuto alcuni miliardi per la bonifica. (*Interruzioni da sinistra*).

ROCCO. Noi, onorevoli senatori, siamo i veri proletari dell'economia e della politica e ci troviamo qui di fronte alle negazioni sistematiche del Governo che quasi ci allontana dalla nostra azione parlamentare. Ma noi dobbiamo chiedere e dobbiamo ottenere, perchè siamo poveri. In Basilicata non c'è lavoro.

La disoccupazione vi è stata sempre notevole anche in periodi normali, ma oggi ha assunto un aspetto esasperante. La Basilicata è la vera terra del bracciantato, le nostre popolazioni bracciantili, onorevole Corbellini, sono giunte al limite massimo della sopportazione. Avrei voluto dire qualcosa su ciò all'onorevole Porzio, perchè egli ci rappresenta al Governo, ma egli se ne è andato. Egli deve vincere queta causa, la deve vincere per tutti, perchè altrimenti egli sarà il responsabile del nostro avvenire economico, il responsabile di tutti i nostri guai, sarà il responsabile della situazione che si verrà a creare.

La Basilicata chiede di poter lavorare, la Basilicata chiede di poter mettere a profitto la sua operosità e il suo ingegno. È essa una regione che si affaccia sul Tirreno e sullo Jonio, voi, se farete cosa giovevole alla Basilicata gioverete anche ai centri calabresi e pugliesi, riorganizzando una economia che deve essere unitaria e cointeressata e potrebbe dare un grande sviluppo all'agricoltura, all'industria e al commercio. Pensate che si tratta di tre regioni che rappresentano i due terzi del Mezzogiorno continentale.

Prima di finire, onorevole senatori, vorrei dire ancora una sola parola: vorrei dire, cioè, che il popolo lucano ama la Repubblica, e la ama con dignità e con orgoglio. Io debbo dirvi che il nostro popolo per necessità di

eventi fu testimone dei vari avvenimenti che si sono succeduti in questi ultimi anni ma esso ha mantenuto sempre il segno e l'idea repubblicana, ha amato ed ama la Repubblica ma vuole oggi una Repubblica fondata veramente sul lavoro, una Repubblica che sia di pace e di giustizia per tutti. (*Applausi*).

Presentazione di disegno di legge.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBELLINI. *Ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

« Utilizzazione da parte del Ministero dei trasporti nell'esercizio 1948-49 della somma di lire 20 miliardi da prelevarsi dal fondo speciale p evisto dall'accordo italo-americano approvato con la legge 4 agosto 1948, n. 1108 ». (508-*Urgenza*).

Chiedo che per tale disegno di legge sia adottata la procedura di urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione di questo disegno di legge. Il Senato dovrà pronunciarsi sulla richiesta della procedura di urgenza. Pongo, pertanto, ai voti la richiesta stessa. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Il disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento per la procedura d'urgenza.

Presidenza
del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il Senatore Ferrari. Ne ha facoltà.

FERRARI. Onorevoli senatori, forse il mio discorso sarà più lungo di quello dell'onorevole Rocco, quindi vi chiedo un po' di pazienza.

Per questo mio intervento mi riallaccerò a quanto ebbi l'onore di dire nell'ottobre scorso, parlando sul bilancio di previsione dell'esercizio chiuso al 30 giugno, e seguirò anche la trama di allora.

Ho fissato allora dei punti che, a mio avviso, rimangono ancora oggi. Infatti non credo che l'onorevole Ministro abbia, rispondendo allora in questa assemblea, precisato le posizioni poste da me sul tappeto. Ho l'impressione che l'opera svolta fino ad oggi dal Ministero abbia lasciato le cose al punto di partenza. Ho detto allora che non esisteva e non appariva un programma, e, quindi, una politica: in verità ho peccato di ingenuità. Oggi devo correggermi e devo dire che la politica esiste, ma è politica di arresto, inquadrata e collegata alla politica del pareggio; quindi è una politica di classe, antidemocratica, anti-progressiva, conservatrice.

Io non lancio accuse all'onorevole Corbellini. Forse egli non ha intenzioni nel suo orientamento, ma è naturalmente nella scìa del suo Governo, e quindi esprime naturalmente e per tradizione gli interessi di una classe: classe che non vuole assolutamente mutare le cose.

L'onorevole Corbellini non ha risposto allora alle mie impostazioni e tanto meno ha derivato da esse una qualsiasi attività.

Nel suo discorso dell'ottobre, che è stato il completamento di quello tenuto a Montecitorio, l'onorevole Ministro ha portato la discussione essenzialmente su un terreno tecnico. Non posso seguirlo su questo terreno. Sui motori, sulle pendenze, sulle velocità, sulle aderenze, sui coefficienti, sui consumi, sui poteri calorifici possiamo avere opinioni uguali o diverse.

L'onorevole Corbellini è senza dubbio un tecnico di alto valore, da tutti riconosciuto, e la sua parola è parola di competenza che va sempre considerata. Ma tale dibattito non trova qui, a mio avviso, la sua sede. Fra l'altro sarebbero pochissimi a poterlo fare, e lo dico con la sicurezza di non mancare di rispetto ai colleghi, saremmo in pochi a poterlo seguire. Gli altri resterebbero o estranei o indifferenti o sorpresi. Qui il dibattito è e deve essere essenzialmente politico, vale a dire di orientamenti, di direttive. In altri termini e in sintesi dobbiamo toglierci dalla tecnica dei trasporti per portarci nella politica dei trasporti, anche per rompere un'opinione diffusa, che risponde soprattutto a un concetto di comodità e di convenienza, e cioè l'opinione che taluni dicasteri debbano considerarsi esclusivamente dicasteri tecnici. Vale a dire con imperio del

numero, sempre rigido, scheletrico, nudo. La tecnica ha un valore che nessuno di noi disconosce, ma il numero che ne deriva ha un significato che va compreso, interpretato, orientato e diretto secondo uno spirito politico e con orientamento innovatore.

Sgombrerò prima il terreno da alcuni rilievi numerici del bilancio e poi entrerò un po' più a fondo su alcuni argomenti, che appunto, chiamerò argomenti di fondo.

Voi sapete che il bilancio del Ministero dei trasporti è diviso in due parti: il bilancio che riguarda il Ministero dei trasporti propriamente ed il bilancio-appendice dell'Azienda autonoma detto delle ferrovie.

A) BILANCIO DEI TRASPORTI.

Ho detto prima che mi sarei riallacciato a quel che dissi l'anno scorso. *Competenze del pereonale.*

Continua il lavoro della scure e quindi continuano le difficoltà di una categoria realmente benemerita.

Sussidi al personale.

Siamo passati da un milione e 800 mila lire a due milioni e 500 mila lire. Si tratta ancora di una elemosina, che fa pensare l'amarezza delle lacrime e l'avvilimento della miseria. Certamente non conforta e non incoraggia.

Studi e ricerche sperimentali (n. 19).

Lire 500 mila. Aumento di 300 mila sull'anno precedente.

Biblioteca (n. 22).

Lire 150 mila, con un aumento di 50 mila sul 1948-49. La mia invocazione dell'ottobre scorso è rimasta nel deserto. Si tratta effettivamente di un aggiornamento non di un aumento.

Onorevoli colleghi, io fisso la mia e la vostra attenzione su importi modestissimi, insignificanti numericamente nel quadro dei bilanci, ma io lo faccio per segnare una carenza che è malattia grave del nostro costume. La capacità e la volontà dei nostri studiosi, notevolissimi in questo settore (ne posso parlare per diretta conoscenza), devono essere aiutate e non mortificate.

B) STATO DI PREVISIONE DELL'AMMINISTRAZIONE AUTONOMA DELLE FERROVIE.

Entrate.

Esercizio binari di raccordo. (n. 6).

Non è conveniente la riduzione di 350 milioni se non vi è una giustificzione. Per me ha il sapore, così come è messa, di una cortesia graziosa nei confronti di certe industrie.

Dividendi derivanti da partecipazioni azionarie (n. 8) Impostati per memoria.

Riuscirebbe utile a tutti una illustrazione che precisasse le partecipazioni azionarie della amministrazione e ne illustrasse la consistenza. Sarebbe opportuno che il Senato queste cose le conoscesse.

Utili di magazzino (n. 11).

Può darsi che il relatore onorevole Genco mi possa dare chiarimenti.

950 milioni: previsione modesta, data la consistenza dell'azienda.

E arriviamo alle spese.

Manutenzione, forniture, spese, acquisti. Complessivamente circa 87 miliardi. Manca l'articolazione e quindi mancano gli elementi di conoscenza, importanti in modo particolare per quanto riguarda combustibili, carburanti, lubrificanti e appalti. Sarebbe bene, onorevole Ministro, che questi bilanci ci venissero articolati in modo da poter effettivamente giudicare queste cifre con tranquillità, articolati anche sinteticamente ma sufficientemente, senza obbligarci poi a chiedere - il relatore può dare conferma di questo - e per evitarci delle difficoltà che non sono sempre superabili. Qui, onorevole Ministro, rimane ancora viva la questione degli appalti, che sono appalti di esercizio e che rappresentano una quota rilevante dell'importo complessivo denunciato.

Sussidi al personale.

31 milioni e 500 mila. Aumento di quattro milioni e 500 mila in relazione (così è detto nella nota) all'effettivo fabbisogno. Veramente ciò sembra, come ho detto l'anno scorso, un linguaggio di ironia. È una ironia crudele, che sarebbe bene venisse modificata, meglio, anzi, che venisse eliminata. Infatti, pensiamo

ad un complesso di 190.000 unità circa, nelle condizioni di vita note a tutti e in modo particolare note al Ministro e al Sottosegretario!

Sorveglianza trasporti (n. 40)

Un miliardo, come per il 1948-49. Ho rivolto in ottobre una domanda all'onorevole Corbellini. La risposta non mi è venuta o, perlomeno, è stata una risposta insufficiente. Non poteva soddisfarmi, anche perchè non è confermata da mie indagini dirette, che ho svolto e sto svolgendo. Quanti sono attualmente i partigiani che fanno servizio nella Polizia addetta all'azienda ferroviaria? Io vorrei pregare l'onorevole Corbellini di rivolgere la domanda al suo collega onorevole Scelba. Mi riservo eventualmente di fare allora le mie osservazioni.

Spese complementari (numeri dal 54 al 58).

Si tratta di danni di forza maggiore, rinnovamenti, aumenti di carattere patrimoniale, ecc. Complessivamente sono previsti quattro miliardi e 710 milioni. Troppo poco per scopi così importanti. Abbiamo la stessa cifra dell'anno precedente, salvo lievi aumenti ai capitoli 55 e 56, imposti per legge, in dipendenza del previsto maggior gettito dei prodotti del traffico.

La nota preliminare del bilancio, a pagina 27, se non erro, precisa che nel 1938-39 le spese complementari rappresentavano il 7,7 per cento del totale delle spese, mentre oggi, 1949-1950, rappresentano soltanto il 2,4 per cento. Abbiamo cioè una riduzione ad un terzo in valore relativo. In valore assoluto abbiamo che le spese complementari sono aumentate soltanto 14,3 volte rispetto al 1938-39, mentre il totale delle spese è aumentato, sempre in confronto al 1938-39, 46,1 volte. In parole povere che cosa vuole dire questo? Vuol dire che il rinnovamento e il rimodernamento della rete sono curati meno che negli ultimi anni del fascismo, meno di un terzo di allora.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma c'è la ricostruzione.

FERRARI. Anche se si tien conto della ricostruzione, onorevole Corbellini. Ci siamo portati ad una percentuale troppo bassa e credo che in fondo anche il Ministro sia del mio parere, perchè in un suo articolo (leggo sempre con piacere i suoi articoli perchè ho da imparare) . . .

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Dello scorso aprile.

FERRARI. . . . in un suo articolo molto interessante che mi sembra sia proprio dell'aprile 1949, scrive: « Lo sbilancio più notevole nelle spese è dato invece dal capitolo delle quote complementari e accessorie, le quali gravano ancora in piccolissima parte nel bilancio 1949-50 e costituiscono una vera anomalìa del bilancio stesso ». Siamo d'accordo.

In verità il Ministro illaziona da prospetti diversi, (io non sono in possesso dei prospetti che ha il Ministro), con numeri diversi. Io invece devo argomentare su numeri che leggo nel bilancio. Ma il rilievo che faccio mi pare collimi esattamente con il rilievo che fa il Ministro.

Lavori di miglioramento (n. 75 a 82).

Due miliardi e 610 milioni al di fuori della ricostruzione. Io chiedo che cosa si vuol fare con questa cifra. È troppo poco. La consistenza patrimoniale dell'azienda vuole essere consolidata e incrementata sia contro gli effetti deleteri della vecchiaia, sia in considerazione del progresso della tecnica, rilevantissimo e rapido nel settore dei trasporti. Non comprendo poi lo stanziamento di 310 milioni, mi pare al numero 80, per lavori di elettrificazione in confronto dei programmi più volte annunziati. Qui sarebbe proprio il caso, onorevole Corbellini, di dire che non abbiamo a disposizione un microscopio.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Abbiamo già completato tutto.

FERRARI. *Spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni causati dalla guerra* (n. 83). Articolo importantissimo. 57 miliardi. Cioè 13 miliardi meno dell'anno scorso poichè da 70 siamo scesi a 57.

Interpreto questo numero come una diminuzione dell'intensità dei lavori ed anche dei programmi degli stessi lavori. Avrei preferito che il Ministro fosse riuscito ad ottenere una cifra molto maggiore.

GENCO, *relatore*. Questa è la legge Einaudi.

FERRARI. La legge Einaudi è la ratifica di cose già fatte.

Qual'è oggi la situazione ? Lo desumo proprio dalla relazione dell'onorevole Genco. Questa relazione non dà percentuali, non dà importi di costi, ma dà dei quantitativi assoluti. Comunque dimostra che rimane ancora molto da fare.

Il Ministro, in un suo articolo di pochi mesi fa (credo su « Il Globo »), ha parlato di 392 miliardi impegnati (dico impegnati e non spesi) ed ha precisato che per il complesso della ricostruzione occorrono 700 miliardi. Questo il Ministro scriveva alla fine del 1948.

In una intervista recente su « Il Globo » del giugno scorso, prevede una ulteriore spesa di 400 miliardi. Evidentemente, onorevole Corbellini, i valori assoluti si riportano alla data della loro enunciazione. Inizialmente si parlava di 400 miliardi nel complesso, siamo poi saliti a 700 e poi a 800 miliardi.

Cioè, malgrado lo sforzo compiuto, imponente, imponentissimo, rimane ancora un complesso imponente di lavori da compiere.

Il completamento dell'opera minaccia di essere portato allora molto lontano. Siamo scesi da 70 a 57 e scenderemo ancora, mentre – non lo dico per lei, onorevole Corbellini, ma lo dico per gli altri e vorrei che essi sentissero questa voce – ci si dovrebbe rendere conto di questa verità fondamentale: la rete ferroviaria è la prima e la più solida pietra dell'edificio della nostra ricostruzione. Non nascondo di avere l'impressione che buona parte della somma sia già non soltanto impegnata, ma anche coperta dal passato, e quindi che la possibilità dell'anno sia sostanzialmente ben poca, anzi pochissima. Ella nulla mi ha risposto nell'ottobre scorso sul prestito dei 25 miliardi per l'elettrificazione, nè alcun cenno trovo nel bilancio. E non riesco a rendermi conto del perchè di questo silenzio, o del perchè di questo ritardo. Il prestito era stato patrocinato non soltanto da me, ma anche dal Governo di allora. Si era già provveduto (le condizioni parevano, ritengo anzi che fossero, favorevoli). Si era anzi parlato di una seconda emissione di altri 25 miliardi. Tutto era pronto, ma poi è venuto il silenzio pieno, e se ne è riparlato adesso, in questi ultimi due o tre mesi. Ora io non sono affatto amante degli aforismi e in particolare degli aforismi tecnici, che sono sempre, o quasi sempre, troppo sistematici e semplicisti. Ma in questo caso mi pare che l'aforisma che misura la nostra capacità attraverso il numero dei kilowatt e attraverso il numero dei chilometri di ferrovia a trazione elettrica sia legittimo e abbia una consistenza che meriti di essere considerata. Naturalmente occorre programmare la trasformazione della trazione a vapore in trazione elettrica e prima ancora occorre creare le sorgenti di energia. Il problema, di importanza fondamentale, va affrontato con coraggio e senza attese, inquadrandolo in tutta la politica dell'elettricità. E su questo problema il nostro pensiero è ben chiaro e ben noto a tutti. E qui penso, onorevole Corbellini, che potrebbe dare, attraverso l'Amministrazione dello Stato, un esempio luminoso della sua capacità in confronto delle amministrazioni private. Il Paese lo seguirebbe certamente con simpatia, senza dubbi nella attesa. Soltanto si tratta di non ascoltare le parole dell'altra sponda e di mettersi all'opera con molta energia e con velocità.

Spese per la costruzione o l'acquisto di case per ferrovieri (n. 84): lire 2.250.000.000. È l'ultima rata del programma dei 10 miliardi distribuiti in quattro anni. Nulla è stato aggiunto. Nulla è veramente troppo poco. Tanto più che la somma credo che sia ormai completamente usata. È bene, del resto, che sia stata usata. La carenza degli alloggi continua assillante. I ferrovieri hanno bisogno più di tutti gli altri di poter lavorare con serenità e di trovare la casa vicino al posto di lavoro o d'impiego. Occorre procurare a tutti la casa, in un periodo breve, dando la precedenza al personale più modesto. Non valgono ad eliminare la carenza e l'assillo gli edifici che vengono costruiti nelle stazioni o sopra le officine.

Officine e scorte (nn. 91, 92, 93). – Lire 51.952.000.000. Manca l'articolazione. Per questo (riportandomi all'articolazione che vi era l'anno scorso) stabilisco un rapporto (non posso stabilire dei valori assoluti) e sono autorizzato a pensare che una buona parte di questa somma sia impegnata presso le officine private. Allora ripeto l'osservazione fatta discutendo il bilancio dell'anno scorso e la richiesta delle conclusioni che la Commissione che era stata nominata, avrebbe dovuto rassegnare.

Lavori, forniture e prestazioni (N. 135): 75 miliardi. Anche qui manca l'articolazione, ed è un male, onorevole Corbellini. Così il nostro compito di esame e di controllo è reso difficile e forse anche impossibile in certi punti. Su questo capitolo io avrei desiderato qualche illustrazione, anche se molto sintetica. Può darsi che qualche illustrazione la possa dare il relatore.

In ottobre ho posto l'attenzione su due categorie di ferrovieri: i contrattisti e gli assuntori.

Per i contrattisti la legge dovrebbe avere concluso. È un argomento che era già definito nei primi mesi del 1947. Purtroppo però non mi risulta che la legge abbia avuto seguito di applicazione nei confronti di questo personale. E si tratta, se non erro, di 11.000 unità circa.

Ora desidererei un chiarimento su questo punto ed un'assicurazione. Intanto, però, mi permetto fare presente che le lentezze nei confronti del personale non agiscono mai a favore dell'esercizio. Sono ingiustizie che hanno conseguenze inevitabili oltrechè riflessi irritanti.

Per gli assuntori, il Ministro allora mi ha risposto cortesemente – come del resto è suo costume – con queste parole, se ben ricordo: «Oggi ho presentato il decreto di sistemazione». Onorevoli colleghi, la legge sugli assuntori è venuta alla nostra 7ª Commissione in sede deliberante, poi è passata alla Commissione della Camera dei deputati (credo anche là in sede deliberante) ed è stata pubblicata nella «Gazzetta Ufficiale» del 31 marzo. Cosa ne è risultato? Ne è risultato che è rimasta intatta la vecchia forma di gestione (e si tratta niente meno che di appalti che interessano la circolazione dei treni). Una forma antisociale, questa, e non conveniente sotto il punto di vista tecnico per l'amministrazione nei riflessi del buon esercizio. È da scartare qualunque sia la convenienza economica.

Il disegno di legge, presentato ed approvato, cosa fa? Riconosce agli assuntori il diritto di essere investiti per la loro funzione, di un determinato grado dell'ordinamento ferroviario, ma non dà, dal punto di vista giuridico, niente. Migliora semplicemente una posizione economica, non dà assolutamente agli assuntori il riconoscimento del servizio prestato ed il riconoscimento del diritto, che tutti hanno, alla pensione.

GENCO, *relatore*. Deve tener presente che c'è gente senza titolo di studio.

FERRARI. Cosa vuol dire? Faranno il servizio senza titolo di studio. Dove sarà necessario tale titolo, si immetteranno quelli che ne saranno forniti.

Non è una obbiezione questa, onorevole Genco!

È stato, un cattivo dono, onorevole Ministro, fatto agli assuntori (che devono essere anche essi 11-12 mila) ed un cattivo servizio per l'amministrazione e soprattutto per l'azienda nei confronti dei terzi.

Non credo che il personale possa essere soddisfatto. Per mio conto ritengo che il problema si presenterà ancora e dovrà essere affrontato. Era bene che fosse affrontato ora e risolto.

E veniamo, onorevoli Senatori, agli argomenti di fondo.

Primo argomento di fondo: TRASPORTI IN CONCESSIONE.

Abbiamo nel bilancio:

Sussidi straordinari di esercizio (n. 43) 3 miliardi. Nel 1948-49 avevamo 1.177.000.000.

Provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto e [illegible] all'industria privata (n. 47): 5 miliardi. Nel 1948-49 avevamo 2.500.000.000.

Recentemente sono stati approvati i seguenti disegni di legge:

— disegno di legge n. 150: Autorizzazione straordinaria di spesa di 1.500 milioni per sussidi integrativi di esercizio ai pubblici servizi di trasporto in concessione;

— disegno di legge n. 58: «Riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata»;

— disegno di legge n. 117: «Anticipazione di spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane» (900 milioni);

— disegno di legge n. 82: «Concessione di sussidi integrativi di esercizio alle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto, in

pendenza della regolarizzazione della concessione ».

Io chiedo un po' di pazienza ai colleghi, ma la questione è di forte rilievo. Quale è la posizione? È questa: continua il sistema della atavica amministrazione, come l'ho definita. Non discuto le cifre, onorevole Corbellini. Probabilmente avremo nel corso dell'esercizio variazioni notevoli. Non penso che possano rimanere le cifre che sono messe nel bilancio oggi. Subiranno degli aumenti come è avvenuto l'anno scorso e gli anni precedenti. Ma discuto il principio confermato dalle stesse cifre. Infatti non vi è una parola nuova nelle relazioni. Non vi è nulla da parte del Ministro o del Ministero, non vi è un atto nuovo che si possa ricavare da queste leggi. Nulla è detto dal nostro relatore. Continua il sistema. Al problema, che io ed altri colleghi avevamo posto in ottobre, il Ministro allora non ha risposto nulla. Io ho riletto i suoi discorsi alla Camera ed al Senato e non ho trovato una parola di risposta. E con gli atti dà un preciso significato a questo silenzio. Insomma che cosa avviene? Lo Stato costruisce o paga la costruzione, corrisponde le sovvenzioni chilometriche, rimborsa le spese per la ricostruzione, integra le passività di esercizio. Lo Stato è presente sempre quando si tratta di pagare e non riscuote mai. E i servizi vanno male, tutti si lamentano, dovunque, dalla Sicilia, alla Calabria, all'Italia centrale, alla Sardegna, all'Italia settentrionale, dovunque. Lo Stato esercita un controllo, ma questo, onorevole Genco, non può essere sufficiente e non è efficace, malgrado il personale competente, attivo ed onesto. Il difetto è nella struttura. È una tragedia dalla quale è necessario uscire ed uscire il più presto possibile.

Discutendosi la legge dei 900 milioni da concedersi alle Calabro-Lucane io ho illustrato la convenzione in vigore. È una cosa inaudita. Basta pensare che lo Stato, dopo avere costruito, sovvenzionato, pagato per il fondo di rinnovamento del materiale di armamento e per il materiale rotabile, per il fondo speciale di riparazioni derivanti da danni causati da forza maggiore, lo Stato è chiamato a rimborsare i nove decimi delle perdite e per il conteggio di queste perdite voi sapete come procede la convenzione. La convenzione procede in questo modo:...

GENCO, *relatore*. Non l'ha fatta il Ministro Corbellini!

FERRARI. Parlo dei sistemi, non confondiamo le cose.

... sono calcolate tutte le spese generali e in queste spese generali sono calcolate le partecipazioni al Consiglio di amministrazione e ai dirigenti. Per il 1948 (non ho le ultime conferme, onorevole Corbellini) sento parlare di un *deficit* che oscilla intorno al miliardo. Quindi lo Stato deve pagare 900 milioni. Credo che non saremo lontani molto da questa cifra.

Onorevoli colleghi, vorrei che veramente voi conosceste tutte le concessioni che ci sono in Italia. È un libro interessante. Non so se l'onorevole Genco lo conosce. Dovrebbe essere conosciuto da tutti i cittadini non solo dai senatori e dai deputati. L'istituzione forse poteva adattarsi alle condizioni del Paese di mezzo secolo fa, oggi è superata, tanto più dopo il passaggio allo Stato della grande rete. E allora restano, di queste concessioni, soltanto i difetti. Primi fra tutti, questi: necessità di intervento finanziario dello Stato; incapacità di controllo efficace dello stesso, malgrado, come ho detto, la buona volontà, l'intelligenza e l'onestà dei funzionari; logoramento, fino a consumazione, degli impianti e dei materiali. (Basta ricordare, per avere una idea, in quali condizioni sono passate nel 1905 le linee all'Azienda di Stato; esse sono passate in condizioni tali di usura, onorevole Genco, da richiedere, per il riassetto, la spesa di 2 miliardi di buone lire di quel tempo. Si immagini il logoramento degli impianti oggi)! Cattivo esercizio; impedimento agli sviluppi e agli aggiornamenti della tecnica. Vorrei che vi recaste a visitare tutti questi servizi in concessione. Per la Sardegna ne ha parlato l'anno scorso, nella seduta dell'8 ottobre, l'onorevole Sanna Randaccio; per la Basilicata ne hanno parlato allora l'onorevole Rocco e l'onorevole Milillo, oggi ha parlato ancora l'onorevole Rocco; per la Calabria ne hanno parlato l'onorevole Mancini e altri. Anche l'onorevole Genco ha parlato, ma egli ha una questione di principio da salvare.

Ma la Sardegna, onorevole Genco, è un po' dappertutto, non soltanto in Sardegna: è anche al Nord. E quasi dovunque potrete constatare, se vi andrete, che cosa sono questi servizi, in quali condizioni si trovano gli impianti e i materiali. Si tratta di ricchezza nazionale della quale è obbligo per tutti la buona ed efficiente conservazione. Si continua ad affermare sempre – è un luogo comune ormai – che i privati possono e sanno amministrare meglio e più economicamente: non è vero, onorevole Genco! E del resto basta pensare che la rete delle concessioni, che è circa di 8 mila chilometri, è distribuita tra decine e decine di società. Onorevole Corbellini, quante sono? Credo 160 o 180, indipendenti l'una dell'altra, e ciascuna con criteri propri, con sede, direzione, amministrazione, gratifiche, automobili, potrei aggiungere parentele, proprie. E questo vi dirà se le società effettivamente possono gestire e amministrare meglio dell'amministrazione dello Stato. Tecnicamente poi – lo ha detto il collega Rocco – abbiamo delle reti con tronchi mozzati, a sè stanti, senza razionali collegamenti e quindi senza impulsi di sviluppo, inevivitabilmente spinte alla concorrenza l'una con l'altra. Tipica è la rete delle calabro-lucane. Basta dare uno sguardo al grafico di questa rete. Ebbene, che cosa chiedono queste società? A me parrebbe logico che, dato il *deficit* che tutti gli anni hanno, almeno da molti anni, nei loro esercizi, chiedessero la cessione delle loro concessioni e il ritorno allo Stato con la rinuncia delle aziende Ma neanche per sogno! A me assolutamente non risulta che mai (il Ministro Corbellini potrà confermare o disdire) sia stata fatta una proposta di questo genere da una società concessionaria. Assolutamente mai! Che cosa chiedono invece le società concessionarie? Esse chiedono la eliminazione del personale eccedente gli stretti bisogni degli esercizi (naturalmente non dicono mai da chi deve essere giudicata e decisa questa eliminazione). Chiedono l'alleggerimento degli oneri derivanti dal personale. E chiedono un'altra cosa: gli interventi dello Stato con finanziamenti adeguati (integrazioni, ricostruzioni, modernizzazioni, ecc.). Di più, mentre si oppongono all'intervento dello Stato nella gestione e nel funzionamento dell'azienda, vogliono la revisione delle concessioni a loro vantaggio, per rendersi, e lo dicono chiaramente, sempre più autonome in quanto lo Stato rappresenta un bastone nelle ruote delle loro macchine. Questo è quello che chiedono le società concessionarie. Tutte queste cose, onorevole Ministro, sono state argomento di un Convegno nazionale che si è tenuto a Roma nei primi d l maggio scorso, il Convegno degli autoferrotranvieri, convegno veramente serio. Io penso anzi che il suo Ministero avrebbe fatto bene a mandare qualche funzionario, se non a partecipare alla discussione, almeno ad assistere come osservatore. Il dibattito di quel Convegno è stato realmente profondo. Io sono intervenuto, non con continuità, purtroppo, ma ho potuto cogliere le parti principali ed essenziali di esso. Non si trattava di questioni sindacali; queste sono state trattate in margine al convegno. Invece venne affrontato in pieno, in estensione ed in profondità, il problema dei trasporti sotto i suoi vari aspetti.

Un suggerimento vorrei dare: sarebbe opportuno che il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici – così come tutti i Ministeri del resto – provocassero convegni di quel genere. Credo che possono servire a tutti ed insegnare qualcosa a tutti, perchè penso che non solo i concessionari abbiano da dire qualcosa al Ministero ed al Ministro ma che possano dire qualcosa anche i funzionari, gli agenti e gli operai. Per conto mio, onorevole Corbellini, l'assicuro che ho imparato molte cose e credo che ne potrò imparare altre. In quel Convegno sono state tirate queste conclusioni, che faccio mie e che pongo come problema aperto qui al Senato: la crisi dei trasporti non è, come si afferma, crisi di trasporti, ma è crisi di aziende e di sistema; il programma dei concessionari significa capitalizzazione dei profitti, e collettivizzazione delle perdite; la crisi non può essere risolta dai concessionari e lo Stato non può nè deve delegare i suoi poteri a privati cittadini quando si tratta di interessi pubblici della collettività. E qui mi pare che sia in giuoco l'interesse pubblico della collettività.

Infine, non revisione (ho detto che le società concessionarie chiedono la revisione nel loro

interesse), ma abolizione delle concessioni. Questa è la vera conclusione di quel convegno, conclusione che faccio mia. Come arrivarci?

A tranquillità dei colleghi democristiani e dell'amico relatore Genco, dirò che a quel convegno è intervenuto e ha parlato un rappresentante che credo vostro amico, Rizzo, il quale, riferendosi al programma della democrazia cristiana del 18 aprile ha detto (lo rileggo dal rapporto di quel convegno): « In quel programma, fra le promesse riforme vi è anche la nazionalizzazione dei servizi di preminente interesse nazionale ». Siamo d'accordo, ma come arrivarci? Abbiamo il precedente Giolitti, l'ho già accennato l'anno scorso, il quale ha passato allo Stato la grande rete. Abbiamo l'articolo 43 della Costituzione. Bisognerà pur adoperarla questa benedetta Costituzione, assorbendo nella rete statale e, creando gestioni autonome governative. Tutto ciò si potrà fare, se è necessario, progressivamente, eliminando o modificando le linee sostituibili e comunque non adatte ormai al servizio. Vi è poi il testo unico del decreto del 1912, n. 1447 e successive modifiche, che regola la fine della concessione, con la decadenza, la scadenza e il riscatto. Il momento mi pare oggi propizio, come lo fu nel 1905, per queste ragioni: per le date di apertura dell'esercizio delle reti (lei sa, onorevole Ministro, che il testo unico che ho citato parla di 20, 30 anni), per le convenzioni delle stesse società concessionarie, per le condizioni dei valori sul mercato e per il fatto che le aziende hanno chiesto e chiedono ancora dei notevoli sussidi di integrazione.

Ora, come si orienta il Governo e per esso il Ministero di fronte a questi problemi? È bene vederlo, questa e la questione importante. Per quanto riguarda l'ampiezza del problema, io avrei preferito che il Governo conservasse il silenzio; non sarei stato d'accordo, ma non sarei stato neanche turbato. Invece mi pare di aver sentore di qualcosa di più preciso da parte del Governo. Recentemente ho letto nella rivista « Trasporti pubblici », ottima rivista edita dal Ministero dei trasporti, un articolo di cui non ricordo l'autore, ma che senza dubbio è frutto di una lunga esperienza professionale acquisita al servizio della pubblica Amministrazione. Detto articolo esamina la questione della demanialità e proprietà delle ferrovie con particolare riferimento alle linee concesse all'industria privata e conclude affermando che sono di proprietà dei singoli industriali le linee portate in concessione piena, vale a dire di costruzione e di esercizio.

Io non posso e non devo entrare nel merito di questo argomento o meglio di questa argomentazione e tra l'altro non sono avvocato e non ho studiato il Codice. Nè intendo, è bene essere chiari, farne appunto a chi ha scritto questo articolo. Per carità! Piena libertà a tutti, su tutti gli argomenti! Ma noi dobbiamo e vogliamo esaminare e discutere il problema non sotto il profilo giuridico – questo potremo farlo in un altro momento – ma essenzialmente sotto il profilo politico. La tesi sostenuta nell'ambiente ministeriale assume un certo orientamento, se la si allaccia a certe manifestazioni più recenti ed autorevolissime. Si tratta, onorevole Corbellini, di manifestazioni sue. A questo riguardo l'onorevole Corbellini in un'intervista concessa a « Il Globo », mi pare del giugno di quest'anno, afferma: « Vi sono situazioni nelle quali l'impresa privata ha una sua funzione, una sua insopprimibile funzione » e auspica, ecco il punto più forte, « il risanamento delle linee concesse » – ripeto le sue parole, onorevole Corbellini – « rivalutando le sovvenzioni ordinarie di anteguerra ». Il che significa rinnovo ed aggiornamento delle concessioni con rinuncia ai diritti, ed ai conseguenti mutamenti, che ha lo Stato. Aggiungo che l'iniziativa sarebbe pericolosa anche per l'applicazione estensiva che potrebbe invocarsi.

Per quanto riguarda il personale il Ministero ha ascoltato la voce della sirena, giurando nello *slogan* della riduzione del personale stesso, *slogan* apodittico e semplicista come quello di Menenio Agrippa. Basta ricordare l'articolo 2 della legge che è passata qui e che fu poi modificata alla Camera. C'è voluto lo sciopero di ventiquattr'ore degli autoferrotranvieri per modificare quella legge, per far ritirare l'articolo 2 da parte del Ministero . . .

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non è modificato niente. La legge di prima dice quello che dice la legge emanata dopo. È questione di forma. Lo sciopero non ha modificato nulla.

FERRARI. Ma c'era questa frase «rimesso al giudizio insindacabile del Ministro» che non c'è più nella legge.

Per quanto riguarda l'esercizio che cosa fa il Ministero? Stanzia dei miliardi a favore delle imprese private senza alcuna considerazione. Per quanto riguarda la sistemazione si parla di piani, anzi si parla di un piano di tre anni – ormai il concetto della pianificazione entra in ballo – che dovrebbe impegnare seriamente lo Stato, ma nessuno sa in che cosa consista questo piano e le categorie non sono state interpellate. Per quanto riguarda la ricostruzione basta ricordare il trattamento fatto alle aziende municipalizzate con la legge che è venuta a noi con il numero 58. Con questa legge le aziende municipalizzate vengono trattate peggio dei privati: sono escluse dal concorso le riparazioni già fatte dalle aziende municipalizzate a spese proprie, mentre niente di simile prevede la legge per le aziende in concessione, aziende private.

A proposito delle aziende municipalizzate, onorevole Ministro, è opportuno ricordare qui la gravità della loro situazione derivante dalle passività di esercizio, senza più neanche l'integrazione da parte del Ministero dell'interno. Allo stato delle cose – non essendo prevista alcuna integrazione da parte del Ministero dei trasporti – l'ho già detto prima – lo Stato favorisce con sussidi il proprietario privato, mentre nega i sussidi al proprietario di ente pubblico. Naturalmente è una enormità, questa, ma purtroppo è così. Ed occorrerà rimediare, onorevole Ministro, perchè certe aziende non sanno come uscire dalla loro situazione per la deficienza dell'ultima legge. Citerò, ad esempio, l'azienda di Bologna. Occorrerà anche rendersi conto di un'altra cosa, onorevole Ministro: del modo di rendere efficace il decreto dell'aprile del 1948 – non ricordo ora il numero – con il quale si garantiva il finanziamento degli otto miliardi alle aziende municipalizzate, con il pagamento da parte dello Stato per quattro anni (mi pare) dell'interesse del 3 per cento. Bisognerà renderlo efficace, questo decreto, perchè esso è rimasto completamente o quasi, inefficace poichè le aziende non hanno trovato gli enti mutuanti. Occorre che il Ministro dei trasporti, d'accordo con il Ministro del tesoro, indichi gli enti che possono e che devono mutuare i Comuni o le aziende municipalizzate. Solo allora il decreto del Ministero sarà efficace nei confronti di queste aziende.

In conclusione, noi abbiamo questa situazione al riguardo delle concesse: una politica di naturale simpatia verso di esse – evidentemente come espressione di struttura, onorevole Ministro – una politica che ho definito conservatrice, una politica contraria agli interessi ed al progresso della Nazione, avversa anche alle aziende municipali o per lo meno mai ad esse favorevole.

E veniamo ora al secondo argomento di fondo: ferrovie dello Stato, risanamento del bilancio.

Altro punto, questo, scabroso. Disavanzo previsto: 27 miliardi e 352 milioni. Io non giuro sulla stabilità delle cifre, onorevole Corbellini; è probabile che avvengano delle variazioni. In che modo risanare questo benedetto bilancio? Continua un binomio sempre uguale: personale–tariffe, onde la propaganda, da due anni a questa parte, su tutta la stampa e la legge del novembre 1948 che dà facoltà al Ministro dei trasporti di aumentare le tariffe con decreto del Presidente della Repubblica, che poi è decreto del Ministro dei trasporti. Si tratta di una legge molto grave e preoccupante, non per la persona del Ministro, è ovvio, ma per le conseguenze che da questa legge derivano. Siamo di fronte ad una creduta verità, sulla quale si batte volentieri, contando su un elemento psicologico di comodità da una parte, la parte che vuol fare di tutto, di abulia dall'altra, la parte che deve credere.

Esaminiamo questo binomio. Personale: è troppo e costa troppo, questo è lo *slogan* che corre. Facciamo qualche constatazione. Prima guerra mondiale e periodo immediatamente successivo. È bene che certi numeri siano conosciuti da tutti i colleghi. Comincio dal 1914–1915. Badi, onorevole Ministro, che io ricavo queste cifre dalla sua pubblicazione, cioè da un grafico ufficiale inserito in un articolo suo; io arrotondo al migliaio per interpolazione grafica. Si tratta, onorevole Grieco, di personale addetto all'esercizio.

1914–1915: 147.000; 1915–1916: 157.000 e poi 162.000, 160.000, 170.000, 190.000; 206.000 nel 1920–1921; 223.000 nel 1921–1922; 214.000

nel 1922-1923. Si rileva questo fenomeno: aumento durante la guerra, aumento più forte nell'immediato dopoguerra, e tutti sappiamo che la guerra 1915-1918, per fortuna nostra, ha avuto poche distruzioni in confronto della guerra 1939-1945. Seconda guerra mondiale: 1938-1939 (farò poi qualche osservazione su questo anno) 132.000; 1939-1940: 133.000 e poi 143.000, 153.000; 173.000 nel 1942-1943; 180.000, 187.000, 188.000 nel 1945-1946; poi scendiamo nel 1946-1947 a 185.000, nel 1947-1948 a 182.000, a 177.000 nel 1948-1949. Sempre personale addetto all'esercizio. Sono dati che ricavo sempre per interpolazione dallo stesso grafico. Fenomeno che si verifica: mentre prima abbiamo aumento durante la guerra e ancora maggiore nell'immediato dopoguerra, qui abbiamo, pur essendovi le stesse ragioni, una diminuzione dopo la guerra con progressione sempre più sensibile, malgrado le riammissioni degli esonerati politici. Quindi abbiamo un miglioramento evidente del fenomeno personale in confronto alla prima guerra mondiale. E tutti sappiamo che cosa ha fatto questa guerra, con quale feroce e spietato accanimento ha agito su tutta la nostra rete ferroviaria. E si badi che i dati del 1938-1939, che sono sempre citati (è un chiodo nella testa che abbiamo tutti) in fondo reggono poco come elementi di confronto, come riferimento obbiettivo, perchè allora vigeva in pieno la politica delle apparenze dei vari Torre e Ciano, i quali che cosa facevano? Stornavano dai quadri e dai diritti il personale, così esso non figurava, per passarlo alle varie imprese di esercizio. Così costava sotto altre voci di bilancio e ingrassava le casse di alcuni cittadini benemeriti. Questo era il valore dei numeri del 1938-1939, che noi, per comodità, chiamiamo sempre a confronto. In base poi ad una documentazione da me raccolta io avevo fissato l'anno scorso che le spese del personale dirette e derivate erano del 51 per cento del totale delle spese. Questo era un numero che avevo enunciato io, attraverso un elaborato che credevo fosse esatto, e credo ancora sia sufficientemente esatto. Lei, invece, onorevole Ministro, in un suo rimarchevole articolo, in data 4 settembre 1948, ne «Il Globo». precisa che «dette spese gravano sul bilancio per il 54 per cento delle spese totali». Io posso adagiarmi su questa cifra che dà il Ministro, tanto più che nello stesso articolo l'onorevole Corbellini fa un'altra osservazione e cioè dice che «le grandi rete americane, meglio attrezzate e più moderne, hanno un importo percentuale di spese personale del 51,5 per cento».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ma con metà personale!

FERRARI. Non interessa il numero ma l'importo della spesa! E le reti americane, onorevole Corbellini, non sono state toccate per nulla dalla guerra, mentre la nostra ha avuto i danni che tutti noi conosciamo e che tutti conoscono, e si trova ancora in via di ricostruzione. Ricavo dalla relazione dell'onorevole Genco (non fa la percentuale - l'ho già detto prima - ma è facile un calcolo) una cifra che non si allontana molto dal 40 per cento. Lo stesso Ministro del resto riconosce, e non poteva non farlo, lo stato di consistenza dell'azienda come causa del *deficit*: «Maggior lavoro dei ferrovieri, minor rendimento». E diceva, nel discorso che ha fatto al Senato l'anno scorso, l'8 ottobre: «Non è possibile pensare che una grande azienda di trasporti ancora nel pieno sviluppo della sua ricostruzione possa venire esercitata economicamente». Dice ancora il Ministro: «Incideremo anche nelle spese, che diminuiranno col perfezionamento dei mezzi strumentali messi a disposizione». Questo nel gennaio del 1949. Nel marzo del 1949 il Ministro dice: «... Con utilizzazione di lavoro manuale laddove erano impiegati i mezzi meccanici, e quindi con spreco di mano d'opera, con cattivo utilizzo dei propri mezzi strumentali, con continue, qualche volta non razionali, sostituzioni dei mezzi stessi». Ma vi è ancora dell'altro. La nota preliminare del bilancio, a pagina 27, precisa che le spese del personale, più tutte le spese generali derivate, rappresentano non il 54 per cento e nemmeno il 51, che ho dato io, ma rappresentano il 50,14 per cento del totale delle spese. Cioè le spese da noi sono più basse ancora (io non piglio con la bilancia dell'orafo, queste percentuali e neanche i milioni, in questa materia) o almeno non superano l'importo delle spese che hanno le migliori reti americane. E si tenga presente questo, che la percentuale nostra, da me citata, è determinata da questo numero: 77 miliardi e

625 milioni di spese dirette del personale con 22 miliardi e 747 milioni, 700 mila di spese generali e accessorie. Queste cifre influiscono nello stabilire la percentuale. Tutti parlano della tragedia ferroviaria causata dalla guerra, del cimitero spaventoso di ferraglie e di sassi; e tutti ripetono, con voce tremante, il pistolotto di prammatica dell'eroismo dei ferrovieri, «avanguardia della ricostruzione». Poi molti dimenticano, calcolano come se nulla vi fosse stato, come se i valori non avessero mutato per niente in questi anni e, da buoni economisti della vecchia scuola, tirano fuori che il personale è uno dei primi guai dello sbilancio dell'azienda. Possiamo proprio dire: lacrime di coccodrillo e giudizio di pescecane. Ma prendiamo ancora qualche altro elemento. Sempre a pagina 27, della nota preliminare, abbiamo, per il personale, un aumento spese, in confronto a quel benedetto esercizio 1938-1939 che, malgrado conti obiettivamente poco, io prendo ugualmente quale esercizio tipo, del 48,8 per cento, mentre, per il combustibile, energia elettrica e carburanti, abbiamo un aumento del 74,4 per cento, per le forniture e spese diverse dei servizi un aumento del 54,8 per cento, per la manutenzione ordinaria delle linee del 59,5 per cento, per la manutenzione del materiale rotabile del 59,4 per cento; per i servizi appaltati, proprio per questi che dovrebbero costituire una prova della maggiore capacità del privato imprenditore, abbiamo un aumento del 77,6 per cento. Questi sono dati del Ministero. Nel fare i nostri ragionamenti, poi, non bisogna mai dimenticare la configurazione particolare del nostro Paese, a sviluppo allungato, con molte montagne, con caratteristiche geologiche particolari, con frane e movimenti franosi, deiezioni (la costa Jonica), gonfiamenti e restringimenti (le gallerie dell'Appennino).

Possiamo stabilire un quadro pressappoco rappresentato da questi indici: circa il 20 per cento – l'onorevole Ministro mi correggerà – della nostra superficie presenta il carattere della vera e propria pianura; circa il 40 per cento e forse più, assume il carattere di ferrovia di montagna; circa il 60 per cento del nostro traffico è traffico soggetto a valico.

Mi pare che tutto questo che io ho esposto – e potrei dilungarmi con altri numeri – mi autorizzi ad affermare con tutta tranquillità, come già ho affermato nell'ottobre dell'anno scorso, che le cifre hanno una sufficiente eloquenza.

E veniamo all'altro fattore: il fattore tariffe.

Abbiate pazienza, onorevoli colleghi, ma l'argomento mi pare che valga questo tempo.

Onorevole Corbellini, lei ha mai avuto in questi giorni l'occasione, non dirò la fortuna di trovarsi, come semplice viaggiatore, sui treni comuni portati dagli orari? Se lo avesse fatto avrebbe sentito senza dubbio correre da scompartimento a scompartimento e rimbalzare nei corridoi, come un eco dionisiaco, uno stornello satirico nei suoi riguardi. Se me lo permette lo citerò, magari pregando i signori resocontisti di non riportarlo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non ho niente in contrario!

FERRARI. Lo stornello dice così: «Fior di fiorini – in treno vanno i pazzi e i pescecani – vuolsi così colà da Corbellini». (*Ilarità*).

Signor Presidente. Ho detto questo per *iocum*. Lascio lo scherzo e ritorno, come si conviene, al serio.

La relazione dell'onorevole Genco parla poco dell'argomento delle tariffe e la cosa mi pare sia sufficientemente dimostrativa.

Questo può voler dire, onorevole Corbellini, che l'accordo non era pieno. Può significare incertezza, malumore, disappunto o almeno questo, onorevoli colleghi della maggioranza: è vero che vi è una legge che dà facoltà al Ministro di apportare tutti gli aumenti che vuole alle tariffe, ma dato che c'è una Commissione, questa dovrebbe essere almeno interpellata.

È questa l'interpretazione che ho dato a tale malumore della Commissione, composta, almeno nella sua maggioranza, da uomini per bene, che hanno lavorato e lavorano, per consuetudine, con diligente attività. Poteva il Ministro attendere il parere di questa Commissione, parere subordinato, s'intende. Un po' di riguardo mi pare che avrebbe potuto consigliare ciò. Viceversa nulla di questo è avvenuto.

Sulla questione delle tariffe noi abbiamo una ricca letteratura in giornali e riviste. Naturalmente bisogna saper leggere ed anche intraleggere. Abbiamo, per esempio, tra i

tanti un esponente degli autotrasportatori, Mario Boiardo, che l'onorevole Ministro conoscerà, perchè ha l'abitudine di venire a sostenere con energia i suoi argomenti al Ministero. Quando io ero Ministro lo faceva e credo che faccia altrettanto oggi. Egli si lamenta – naturalmente questa sua voce ha poi seguito in parecchi giornali, – che le ferrovie non procedono mai all'annunciato adeguamento delle tariffe. Badate che si tratta del rappresentante degli autotrasportatori, il quale dice che è un male che le ferrovie non aumentino le tariffe. Vi sono giornali come «24 ore», «Il Globo», «Il Sole», che esprimono preoccupazioni, dubbi e spesso contrarietà. Sarà bene che io ne legga qualche punto, specialmente oggi, onorevole Ministro, che il delitto delle tariffe ... *consummatum est*. «Il Globo» del settembre 1948 in un articolo intitolato «Le categorie produttrici preoccupate per l'aumento delle tariffe» scrive: «Lasciare la determinazione al completo ed esclusivo giudizio di un organismo tecnico quale è il Ministero dei trasporti, significa ... ecc.». Sempre «Il Globo» nell'ottobre scriveva: «Non riteniamo che la manovra delle tariffe possa essere indefinitivamente spinta nel senso degli aumenti». Ciò veniva scritto nell'ottobre dell'anno scorso, ed abbiamo avuto dopo due aumenti. Lo stesso giornale nel gennaio di quest'anno scrive: «Non solo dal punto di vista del bilancio ferroviario, ma anche e precisamente dal punto di vista degli interessi economici generali ecc.». Si tratta di un giornale serio, e non di un giornale scritto da noi. «24 ore» dice a sua volta: «Ci auguriamo che sia tenuto nel debito conto il fine di utilità pubblica e l'azione calmieratrice cui le ferrovie statali devono tendere nel campo dei trasporti». E così altri di cui vi risparmio la lettura.

Mi pare di avere, con questo, un appoggio abbastanza buono, ma vediamo quale è stato il risultato. È avvenuto un aumento nel traffico?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sì!

FERRARI. Sì? Vediamo un po'. Può darsi che io mi ricreda. La mia considerazione, comunque, ha una estensione maggiore.

Merci: complessivamente in tutti i trasporti terrestri nel 1938 avevamo 16,5 miliardi di tonnellate-chilometro; nel 1948, abbiamo 18,7 miliardi tonnellate-chilometro. Abbiamo, cioè, un aumento di 2,2 miliardi. Ma sapete dove? Tutto sulla strada. Lo dice il Ministro Corbellini, nel suo articolo de «Il Popolo» del 6 gennaio 1949. L'aumento del traffico sulla strada è anzi di 2 miliardi e mezzo. Anche qui non prendiamo le cifre nel loro valore assoluto, ma l'aumento non è nel traffico ferroviario.

E passiamo ai viaggiatori sulle ferrovie. Nel 1938, avevamo 11,7 miliardi di viaggiatori-chilometro; nel 1948, abbiamo 20,6 miliardi di viaggiatori-chilometro. Vi è un aumento, quindi, del 76 per cento. Ma parallelamente cosa avviene?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non è esatto. Vi è un aumento del 90 per cento; lei si riferisce al numero più piccolo.

FERRARI. Va bene. Accettiamo anche il 90 per cento. Parallelamente da 6.700 autobus di linea, con 1,2 miliardi viaggiatori-chilometro, passiamo a 7.200 autobus con 6 miliardi viaggiatori-chilometro: perciò abbiamo un aumento del 400 per cento nel traffico su strada.

Tutti questi dati li prendo da un rapporto che ha fatto il Ministro. Che cosa vuol dire ciò? Noi sappiamo che anche dopo l'altra guerra si è verificato un aumento analogo nel movimento dei viaggiatori. E la ragione è evidente; lo dicevo prima all'onorevole Genco. Ciò conferma che l'incremento ferroviario non è elemento di rilievo positivo. Ma ancora abbiamo un altro dato: nel periodo febbraio-maggio 1948 – dirò poi perchè prendo questo periodo – abbiamo 6.878.000.000 viaggiatori-chilometro; nel corrispondente periodo di quest'anno (l'aumento delle tariffe è avvenuto il 10 febbraio, ecco perchè cito questo periodo), abbiamo 6.253.000.000 di viaggiatori-chilometro. E cioè non abbiamo alcun aumento, anzi abbiamo una diminuzione. Non possiamo argomentare su un milione in più o uno in meno, contro dei miliardi, ma dobbiamo tener conto di una cosa (me la suggerisce l'onorevole Gasparotto, che entra in questo momento). Abbiamo avuto in questo periodo la Fiera di Milano e le Feste pasquali, che hanno determinato un movimento di viaggiatori notevolissimo.

Per le merci la posizione non è migliore: si ha anche qui contrazione o per lo meno non si ha aumento. Io citerò dati. La premessa al bilancio cosa dice? Dice: «Il modesto incre-

onorevole Ministro, ha trattato in un articolo di fondo di alcuni mesi fa sul giornale « Il Messaggero ». L'onorevole Ministro in questo articolo dice che per lo Stato questi trasporti gratuiti o ridotti rappresentano un onere di circa 25 miliardi che in confronto dei 27 miliardi e rotti del *deficit* possono rappresentare realmente un grave onere ed avere un'influenza notevole. Io non ho modo di controllare questa cifra e di dare un giudizio su di essa, assolutamente considerata. Non so neanche, onorevole Corbellini, come lei l'abbia ricavata e quanto valga soprattutto nel suo significato attivo ed efficiente. Infatti penso che molti di quelli che possono viaggiare o far viaggiare (se si tratta di merci) gratuitamente, si muovono, mentre invece quelli che non possono, probabilmente restano fermi. E sono del parere che si debbano (e qui forse è di contrario parere l'onorevole Ministro) aiutare al massimo specialmente i movimenti collettivi. Il cittadino si deve muovere, deve porsi a contatto con l'altro cittadino perchè da questo contatto nascono lavoro e ricchezza per il cittadino e per il Paese. Naturalmente però vi sono casi, limiti e modi. Comunque l'onere, se non è di 25 miliardi, è senza dubbio un onere rilevante. Non si deve neanche impedire o cercare che cessi il vantaggio che si dà a funzionari, a impiegati, ad agenti, a militari ecc. per muoversi con biglietti gratuiti o a tariffa ridotta. Si tratta infine di integrazione di stipendio o di una manifestazione di riconoscenza. Io ricordo benissimo il gravame notevole che il Ministero o meglio l'azienda ferroviaria aveva in dipendenza dei vantaggi che erano concessi all'Amministrazione militare, al dicastero della difesa. Si tratta di un giro contabile da un dicastero all'altro, di uno sborso sempre quindi dello Stato. Ma qui è il punto: si attribuisca a ciascuna Amministrazione il proprio onere. Questo è quello che chiede lei, onorevole Ministro, e che chiede il personale. Naturalmente non con l'interpretazione estensiva che mi pare vi sia nel suo articolo. Su quella non vado d'accordo. Vi siano almeno registri che precisino il dare e l'avere di tutti e non si stabiliscano delle procure anonime come si fa adesso o senza mandanti. La qualcosa poi è troppo comoda e può essere anche troppo allettante. Sotto questo profilo, onorevole Corbellini, io sono d'accordo con lei e pienamente d'accordo col personale dell'Amministrazione.

Il terzo argomento di fondo, che cercherò di esporre il più rapidamente possibile, riguarda il Consiglio superiore. Di questo Consiglio si è parlato parecchio, se ne parla dovunque, nei giornali, nelle riunioni. Quando si è discusso il bilancio 1948-1949 il Ministro Corbellini, ad una formulazione che io ebbi allora occasione di fare, rispose: « Ci sono tali rappresentanti, ciò è già previsto ». Questa affermazione mi faceva supporre che la cosa fosse ormai elaborata e che si trattasse di giorni per vedere e esaminare il disegno di legge. Ma sono già passati otto mesi e non se ne è saputo più niente. Non si sa a qual punto sia questo disegno di legge. Nessun disegno di legge ci è stato presentato e neppure conosciamo le idee del Ministro in proposito. Egli fece quella affermazione allora, che si sarebbe provveduto . . .

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono parecchi i Ministri interessati.

FERRARI. Lo so, ma appunto per questo non ci deve essere ritardo, perchè un ritardo ci può far trovare di fronte a situazioni di fatto che impediranno sempre di più la realizzazione di questo progetto. Lei, onorevole Ministro, avrà delle difficoltà e degli ostacoli da superare, ma bisogna superarli assolutamente.

Ho detto prima che non si tratta di crisi dei trasporti, ma che invece si tratta di crisi di aziende, di crisi di sistema. Ecco qui, onorevole Corbellini, la ragione del Consiglio superiore, proprio per questo aspetto della crisi. Nella stessa ricostruzione più di una volta io ho avuto dei dubbi sul come era stata fatta, e cioè se si era fatto bene e credo ne abbia avuto anche lei dei dubbi. Mi pare che vi accenni anche il relatore. Dobbiamo domandarci se abbiamo fatto bene a costruire tutte le linee che abbiamo costruito progressivamente, perchè questo servirà per fare un esame che ci darà un lume per l'avvenire, ma ormai non vale molto la pena di rivedere questo.

Invece importante e necessario è porsi l'altro quesito e cioè come dobbiamo procedere per l'avvenire. Questo dobbiamo fare, ed è urgente farlo. E il quesito può essere risolto con un coordinamento compiuto da un istituto superiore per competenza, per autorità ed eletto democraticamente, istituto che sia al di sopra

di tutti e sopratutto al di sopra di tutti gli interessi, che si ponga come obbiettivo soltanto l'interesse generale, collettivo della Nazione. Io ho auspicato sempre ed auspico oggi attraverso l'esperienza fatta, più ampi polmoni per il Ministero dei trasporti. Il Presidente Parri ricordo che ha parlato del Ministero dei trasporti e delle comunicazioni. Bisogna andare anche oltre, ma mi accorgo che vi sono delle posizioni limite, dei legami che possono essere superati solo attraverso elaborati collettivi, non fatti dal Ministero dei trasporti o dal Ministero dei lavori pubblici, ma compiuti con una visione panoramica del problema completa che tenga conto dei bisogni, delle convenienze, delle possibilità e dei progressi tecnici. Oggi gli sviluppi non hanno sempre giustificazione di económicità, anzi il più delle volte non l'hanno e non rispondono neanche a necessità sociali, spesso o spessissimo sono determinati da interessi particolari momentanei.

E poi non è una buona cosa certamente che si consumino oggi delle energie male orientate, che potrebbero anche determinare dei collassi pericolosi domani. Avremo queste sorprese perchè non abbiamo provveduto tempestivamente. Occorre procedere invece con piani di lavoro, con una visione lontana a base economicamente sana. Si parla sempre di contrasto tra strada e rotaia, ma lo stesso contrasto sorgerà, forse è già sorto – lei se ne accorge e io lo avverto attraverso i suoi atti – tra mezzi terrestri e di navigazione, in acqua e in aria. Bisogna coordinarli tutti. Ognuno deve avere la propria sfera di azione logica, senza concorrenze antieconomiche o falsamente economiche e senza – questo è un punto importante – senza alimentare industrie derivate o precostituite sottoposte a sorprese dolorose per chi le impianta, ma soprattutto per chi in esse lavora. E purtroppo sorprese di questo genere ne avremo e saranno dolorosissime.

È necessario – lo ha detto l'onorevole Ruini l'8 ottobre quando ha parlato ed ha presentato il suo ordine del giorno – coordinare. È possibile, ha detto, coordinare in un equilibrio questi rapporti tra strada e rotaia. Io estendo la cosa portandola, tra terra, acqua e aria.

Si tratta naturalmente di creare organi adatti a questo, che abbiano questo obbiettivo.

Il Presidente Parri ricordo che l'anno scorso disse una cosa che mi impressionò a proposito della ricostruzione ferroviaria. Disse cioè che essa era «un drenaggio di capitali per l'Italia eccessivamente pesante». Perchè? Ritengo si tratti di una impressione, l'impressione di un mancato coordinamento, e questa è la ragione del suo ordine del giorno sul Consiglio superiore. In altri termini ci troviamo tutti d'accordo su ciò, ossia riconosciamo tutti che vi è la mancanza e la necessità di questo strumento. Ma esso non viene fuori. Eppure bisogna farlo venire fuori e rapidamente. Intanto si discute su giornali e riviste e si tengono dei convegni. Per esempio il convegno degli autotrasportatori. L'onorevole Corbellini ne conoscerà i risultati. Gli autotrasportatori accusano le società delle linee su rotaie in concessione di agitarsi minacciose contro le autolinee, vantando diritti di precedenza che definiscono un'ingiustizia. Dall'altra parte abbiamo proprietari di queste aziende che lamentano una ingiustizia a favore degli autotrasportatori, dicendo che sono una forma di parassitismo. Li hanno definiti «aventi uno scopo puramente speculativo a carattere parassitario». Ciò è stato affermato nel loro convegno dalla relazione di uno dei principali esponenti di questa industria. Ma, a parte il carattere polemico della cosa, in realtà il fatto esiste. Ovviamente tutto ciò trova una ragione fondamentale negli interessi che questi enti hanno da difendere, interessi di privati e di società. Si rivela anche qui la cancrena della struttura borghese capitalista. Ecco la crisi dei trasporti, che è crisi di sistema e di azienda. La cosa va studiata e risolta sotto l'imperio di un solo obbiettivo: l'interesse collettivo della Nazione, il quale non è sempre immediato, ma alle volte è riscontrabile a distanza. Ecco la ragione e il compito del Consiglio superiore dei trasporti.

In tutte queste polemiche quale è la posizione del Governo? Che cosa fa il Governo? Interviene al convegno di Roma delle ferrovie in concessione e a quello di San Remo delle autolinee, e ha fatto benissimo. Non interviene al convegno del personale autoferrotranviario a Roma e al convegno dei ferrovieri a Milano. Qui ha fatto malissimo. Che cosa dice il Governo? A San Remo parla il Sottosegretario onorevole Mattarella – almeno io lo ricavo

dal resoconto che è fatto dalla rivista «L'autolinea» – e dice: «il sistema dei trasporti in Italia è costituito dalla armonia dei vari sistemi da cui potrà derivare l'auspicata sistemazione dei trasporti nazionali». Onorevole Mattarella, veramente io non capisco. Lei si adagia, a quanto, pare sullo stato delle cose, così come stanno.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non ho mai detto questo; il testo ufficiale è uscito solo l'altro ieri e lei non può averlo letto.

FERRARI. Se lei lo smentisce, tanto meglio. Ne prendo atto. Ma l'orientamento del Ministero è il mantenimento dello *statu quo*. Orientamento fatalista e di comodità, che vuol dire: assegnazione di linee, rinnovo di concessioni, pagamento sussidi, ecc. Ordinaria e atavica amministrazione, insomma. Non siamo evidentemente d'accordo. Ma vi è ancora dell'altro. Un portavoce autorevolissimo del Governo, dico autorevolissimo per competenza e per posizione, uomo degnissimo sotto ogni rapporto, di una capacità realmente notevole, parla, in un'intervista concessa a «Il Globo», di un disegno di legge progettato dal Ministero, atto a raggiungere nel campo dei trasporti affidato all'industria privata una situazione di equilibrio, che prevede un piano di tre anni e uno stanziamento di 100 miliardi. Ed è fatto specifico richiamo alle complementari sarde e alle Sud-Est. Che cosa significa? Significa perpetuare le concessioni con gli oneri attuali? Con quale politica? Con tutta l'esperienza che abbiamo fatto fino ad oggi? I due rami del Parlamento non ne sanno niente di questo, nulla ne sa il Paese. Ora tutto questo potrebbe farci trovare di fronte ad una situazione di fatto che potrebbe rendere assai difficile la realizzazione del Consiglio superiore da noi auspicato, si può dire anzi universalmente auspicato, anche dal Ministro. Per cui io penso che l'onorevole Ministro Corbellini, su questo argomento, ci dovrà dire qualcosa di chiaro e di preciso. Da parte nostra una parola chiara deve essere detta a conclusione: è indispensabile che tutto questo vasto problema sia rapidamente e finalmente esaminato a fondo nel suo complesso e nei suoi particolari.

È necessario assicurare al Paese una rete efficiente, una rete modernamente attrezzata, industrialmente sana, vitale strumento della ripresa economica del Paese. Per far questo occorre trasformare? Poniamoci il problema: è un problema essenzialmente tecnico, e poniamocelo con la sua massima ampiezza, con la sua più cruda realtà. È, ho detto, una posizione tecnica e bisogna provvedere alla sua soluzione; ma questa soluzione, onorevole Corbellini, non deve essere, non può essere a danno del personale: mai. Niente giustifica un aumento di disoccupazione. Altre soluzioni esistono e bisogna trovarle, sempre, senza danneggiare il personale.

GENCO, *relatore*. Non l'ha detto mai nessuno questo.

FERRARI. Perchè dice questo? L'articolo cui ho accennato è la conferma di quello che sto dicendo.

Nessuna pregiudiziale, quindi, da parte nostra, se vi è da modificare. Nessuna avversione a logiche, a ovvie, a convenienti modifiche, anzi noi saremo favorevolissimi sempre; ma, onorevole Ministro, contrari sempre, ad ogni evoluzione realizzata in funzione di interessi privati e a danno della classe lavoratrice. Il tutto, invece, può essere risolto, facilmente – e concludo questa parte – con l'abolizione delle concessioni.

Ho ancora qualcosa da dire. Dovrei sostare su di un argomento importante, che costituisce uno degli elementi dimostrativi principali della politica attiva del Governo, o meglio del Ministero, che è poi quella del Governo: l'argomento del personale. Intendo riferirmi al personale dei servizi concessi ed in particolare dell'azienda ferroviaria dello Stato, non sotto il profilo della incidenza dei bilanci – l'ho già chiarita e precisata questa – ma invece sotto un altro profilo: sotto la considerazione e l'esame di un complesso di intelligenze e di cuori che ha insieme con i doveri che compie, diritti da far riconoscere e necessità urgenti di vita da far valere.

Ma colleghi più competenti, e quindi con maggiore autorità, parleranno di questo argomento. Io dirò solo una cosa: che ogni persona operante, dalla più modesta alla più alta per responsabilità, deve essere considerata come autrice di benessere e di progresso, necessaria spesso, utilissima sempre, ed alla sua sorte deve presiedere ogni cautela ed ogni attenzione. In

fine ogni azienda deve far vivere per sè e intorno a sè il suo personale; chiamarlo ad affrontare i problemi, a superare le difficoltà, a dare contributo di esperienza, di intelligenza, di volontà, ad essere forza pensante e non solo numero di fatica, a vedere tutti gli elementi che costituiscono il movimento dell'azienda, le possibilità, i costi, i valori, le convenienze, costituire la famiglia del lavoro alla quale dare sè stesso e dalla quale avere conforto e aiuto. Tutto questo si può ottenere coi consigli di gestione. L'azienda ferroviaria può farlo. Ha un terreno fertile di esperienza e l'esperienza, senza dubbio, sarà esperienza positiva e metterà in evidenza quali sono i pregi del personale che lavora e che opera nell'azienda stessa. Questo personale, d'altra parte, ha il diritto, onorevole Corbellini, di sapere come agisce l'azienda nella quale lavora nell'interesse di tutto il Paese. La grande famiglia dei ferrovieri e degli auto-ferro-tranvieri ha meritato e continua oggi a meritare da tutti elogi alti e calorosi. Dal più umile al più alto in grado, meritano la riconoscenza di tutti. Ma essi continuano a vivere in difficoltà, in sofferenze che umiliano e stroncano, pur assolvendo responsabilità gravissime che nessun altro assolve. Ebbene, bisogna chiamarli intorno al tavolo su cui si stendono i problemi dell'azienda perchè vi operino come cervelli e come cuori nell'interesse dell'azienda che è interesse di tutto il Paese.

Signor Presidente, concludo.

Sui trasporti si ripercuote la situazione economica del Paese, dell'economia italiana che è bloccata dall'indirizzo del Governo, dalla politica del pareggio. Il Governo impone questa politica e con ciò esclude anche nel Ministero dei trasporti ogni politica produttivistica. In dipendenza che cosa abbiamo? Abbiamo rallentamento dell'opera di ricostruzione e mancato od insufficiente incremento del traffico, onorevole Corbellini, e le conseguenze sono portate sempre, anche in questo settore, ad aggravare le classi lavoratrici, non le classi abbienti. Occorre allora una politica produttivistica anche nel settore dei trasporti in funzione, questa politica, di un elevamento del livello della economia nazionale; diversamente i bilanci, compreso il bilancio dei trasporti, avranno sempre, anche se pareggiati, un valore anti-economico. È necessario cambiare profondamente tutta la politica che segue il Governo oggi, politica che risponde all'interesse di gruppi finanziari.

Come eliminare l'influenza dei gruppi privati? Facendo la nazionalizzazione (municipalizzazione in taluni casi) delle aziende private. Questa è la politica che può risolvere sanamente, veramente e definitivamente il bilancio dei trasporti.

Ho finito, onorevoli colleghi. Vi chiedo scusa della lunghezza della mia esposizione, ma il problema è oggi, più che mai, aperto. È un problema importantissimo, ed occorre risolverlo senza reticenze, senza ritardi, nell'interesse di tutto il Paese. (*Vivi applausi da sinistra; congratulazioni*).

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

Annunzio di interpellanza.

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

Al Presidente del Consiglio dei Ministri, per conoscerne il pensiero sulle idee e sui punti di vista esposti e illustrati in un giornale di Roma dal Sottosegretario di Stato onorevole Andreotti, concernente le attribuzioni e il funzionamento delle Camere legislative, le attribuzioni e le funzioni del Governo.

CONTI.

Annunzio di interrogazioni.

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

BISORI, *segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei Ministri, per conoscere se ravvisi la necessità di predisporre un'adeguata regolamentazione che disciplini in modo univoco il rapporto fra l'impiegato ex combattente e lo Stato ai fini della carriera, onde evitare che la P. A. giunga, con arbitraria insindacabile determinazione, a considerare praticamente il servizio prestato in

guerra e le benemerenze militari come elemento di demerito professionale in sede di scrutinio, quando, sul piano del merito comparativo, vengono quasi costantemente attribuite maggiori valutazioni del servizio amministrativo a quegli impiegati che per essere rimasti in servizio civile durante la guerra hanno potuto conseguire diritto a particolare riconoscimento.

FRANZA.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere in base a quali criteri il Genio civile di Lecce ha compilato un elenco di fiducia delle imprese, escludendone alcune che da moltissimi anni hanno costantemente lavorato per conto dello Stato, con piena soddisfazione degli organi competenti.

BUONOCORE.

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri, per conoscere se ed a qual punto si trovi la elaborazione del provvedimento, più volte promesso dal Governo, tendente a risolvere in maniera definitiva il problema dell'assistenza dei ciechi indigenti ed inabili, tanto più che il contributo mensile temporaneo, segno seppure modesto, di solidarietà sociale, andrà a cessare con l'esaurirsi dei fondi messi a disposizione dell'Unione italiana ciechi.

MOLÈ Salvatore.

Al Ministro del tesoro, per conoscere lo stato delle operazioni di liquidazione delle vecchie pensioni; e in particolare per conoscere:

a) se le liquidazioni avvengano col criterio suggerito dal Senato e cioè cominciando dalle pensioni di più lontana liquidazione;

b) se i provvedimenti disposti assicurino che le operazioni saranno compiute entro il 31 dicembre.

ZOLI.

Al Ministro del tesoro, per sapere quando saranno pagati i danni di guerra causati a fabbricati urbani in Sicilia e altrove, e se è vero — per quanto riguarda il comune di Gela (Caltanissetta) — che sensibili acconti siano stati corrisposti a taluni proprietari di immobili distrutti o danneggiati e promesse indeterminate vengano fatte ad altri, specialmente poveri contadini, che dal 1943 attendono invano le provvidenze del Governo.

TIGNINO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti abbia già adottato od intenda adottare per evitare che, nella gare di appalto, le ditte imprenditrici di lavori edili offrano ribassi esagerati e non certo compatibili con la serietà della progettazione da parte degli organi tecnici, nè con la buona esecuzione delle opere; e se non sia il caso, inoltre, di impedire che ditte non iscritte nell'Albo presso l'Associazione degli industriali possano correre all'accaparramento di opere esercitando illecita concorrenza ed una facile speculazione sui sacrosanti diritti dei prestatori d'opera.

L'interrogante richiama l'attenzione del Governo sull'urgenza di moralizzare i rapporti di appalto delle opere pubbliche e di rendere intangibile la quota di spesa per mano d'opera in ogni capitolo di lavori da affidarsi ad imprese private che siano veramente degne della fiducia dello Stato e garanti della buona esecuzione delle opere appaltate.

CASO.

Al Ministro della difesa, per conoscere per quali ragioni sia stata applicata ai soli piloti e non anche agli specialisti la razione giornaliera viveri di conforto per equipaggi di volo.

BUONOCORE.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere per quali ragioni non sia stata ancora accolta la domanda di concessione per la linea automobilistica Seneghe-Narbolia Riola-Baratili-Nurachi-Oristano, presentata dalla S.I.T.A. in data 29 aprile 1949, con gravissimo danno per le popolazioni di quei comuni che vivamente attendono l'istituzione della nuova li-

nea la quale, per alcuni di essi, servirà a trarli dall'attuale completo isolamento.

Si desidera altresì conoscere per quali ragioni tale domanda non sia ancora pervenuta al Ministero e quali provvedimenti intenda predere contro quegli organi amministrativi che risultassero eventualmente responsabili di tale grave, inesplicabile ritardo.

CARBONI.

Al Ministro dell'interno, per conoscere le ragioni per le quali il Prefetto di Arezzo proibisce sistematicamente comizi e riunioni all'aperto, anche nella località della provincia dove non esistono locali adeguati.

GERVASI

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. BATTISTA ed altri. – Sanatoria delle scritture private relative a trasferimenti immobiliari nulle in forza della disposizione del decreto-legge 27 settembre 1941, n. 1015 (161).

2. Accettazione ed esecuzione dell'Accordo internazionale del grano, firmato a Washington il 23 marzo 1949 (501) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Utilizzazione dei fondi E. R. P. in attività interessanti la lotta antimalarica in Sardegna (432).

II. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-1950 (296).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e foreste per l'esercizio finanziario 1949-1950 (295).

La seduta è tolta (ore 19,50).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti