

DLXXX. SEDUTA**MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 1951**

Presidenza del Vice Presidente ZOLI

INDICE

Congedi	Pag. 22681
Disegni di legge:	
(Deferimento a Commissioni permanenti)	22682
(Presentazione)	22693
(Trasmissione)	22681, 22712
Disegno di legge di iniziativa parlamentare	
(Presentazione)	22682
Disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto concesse all'industria privata » (1065) (Seguito della discussione):	
MANCINI	22693
GENCO	22699
MASTINO	22706
BUIZZA	22709
BOSCO	22712
Disegno di legge: « Norme per l'elezione dei Consigli comunali » (1474) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione):	
LOCATELLI	22712
BERGMANN	22714
Interpellanza (Per lo svolgimento):	
MUSOLINO	22718
Interrogazioni:	
(Annunzio)	22718
(Svolgimento):	
VISCHIA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	22683, 22688, 22692
JANNELLI	22683, 22689
CASARDI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	22685

BERLINGUER	Pag. 22685
BATTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	22686, 22688
GIUA	22687
ROMANO ANTONIO	22688
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	22689, 22691
PALERMO	22690, 22691
FORTUNATI	22692

La seduta è aperta alle ore 16.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Gelmetti per giorni 10, Gonzales per giorni 4.

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

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Proroga delle disposizioni concernenti i termini e le modalità di versamento dei contributi agricoli unificati » (1531), d'iniziativa dei deputati Paolo Bonomi ed altri.

Comunico inoltre che il Ministro della difesa ha trasmesso il disegno di legge « Organici degli ufficiali dell'Esercito e limiti di età per la cessazione dal servizio permanente (1530).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

**Presentazione di disegno di legge
d'iniziativa parlamentare.**

PRESIDENTE. Informo che il senatore Ciampitti ha presentato il seguente disegno di legge costituzionale:

« Modifica dell'articolo 27, ultimo capoverso, della Costituzione della Repubblica » (1532).

Questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

**Deferimento di disegni di legge
a Commissioni permanenti.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito all'esame e all'approvazione:

della 1^a Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno) i disegni di legge: « Ricostituzione dei comuni di Veduggio con Colzano e di Renate, in provincia di Milano » (1527), d'iniziativa del deputato Longoni, e: « Ricostituzione dei comuni di Mozzate e Carbonate, in provincia di Como » (1528), d'iniziativa dei deputati Repossi e Martinelli;

della 4^a Commissione permanente (Difesa), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), i disegni di legge: « Misura delle indennità ai medici civili che assistono alle sedute dei Consigli e delle Commissioni mobili di leva » (1523) e: « Nuovo termine di presentazione delle domande di contributo statale per la traslazione delle salme dei Caduti in guerra e nella lotta di liberazione » (1525);

della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro) il disegno di legge: « Istituzione di un punto franco nel porto di Messina » (1522);

della 6^a Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), i disegni di legge: « Concessione di un contributo straordinario all'Ente autonomo " La Biennale di Venezia - Esposizione Internazionale d'Arte " » (1526) e: « Inquadramento dei maestri elementari del ruolo di cui al primo comma dell'articolo 35 del regio decreto-legge 24 luglio 1936, n. 1737, convertito nella legge 11 gennaio 1937, n. 268, nel gruppo B dell'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato » (1529);

della 7^a Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge: « Computo ai fini della liquidazione dell'indennità di buonuscita del servizio prestato dal personale dell'Amministrazione delle poste e telegrafi presso la cessata Amministrazione austriaca » (1524), d'iniziativa dei deputati Fassina e Conci Elisabetta;

della 10^a Commissione permanente (Lavoro, emigrazione e previdenza sociale) il disegno di legge: « Proroga delle disposizioni concernenti i termini e le modalità di versamento dei contributi agricoli unificati » (1531), d'iniziativa dei deputati Paolo Bonomi ed altri;

della 11^a Commissione permanente (Igiene e sanità), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge: « Assegnazione di lire 350 milioni allo Istituto superiore di sanità per il completamento dello stabilimento per la produzione della penicillina » (1517);

della Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente i disegni di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1127, concernente: Costituzione di ruoli speciali transitori per gli insegnanti degli istituti e scuole di istruzione media, classica, scientifica, magistrale, tecnica, artistica, di avviamento professionale ed elementare » (1520) e: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 817, concernente: Concorsi a posti di insegnante nelle scuole elementari ». (1521).

Svolgimento di interrogazioni.

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

Prima è quella del senatore Jannelli al Ministro della pubblica istruzione: « per conoscere se risponda a verità la voce che egli abbia firmato il decreto col quale il professor Francesco Angelini, squadrista e già membro del Gran consiglio del fascismo e presidente della Confederazione fascista dei lavoratori dell'agricoltura, è autorizzato a riprendere l'insegnamento dell'agronomia nella Facoltà di agraria dell'Università di Napoli malgrado che cinque professori, sono nove, di detta Facoltà abbiano riconfermata la incompatibilità della presenza in Facoltà di detto professore e nonostante il fatto che ben tre dei cinque professori abbiano richiamato l'attenzione del Ministro sulle conseguenze che all'attività della Facoltà determinerebbe il ritorno sulla cattedra di un professore il quale ha avuto giudizio di disistima da parte della maggioranza dei colleghi » (1429).

Ha facoltà di parlare il senatore Vischia, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il professor Francesco Angelini, sottoposto a suo tempo, a procedimento di epurazione presso la competente Commissione ministeriale per l'epurazione del personale insegnante universitario, venne dalla stessa proposto per la dispensa dal servizio con decisione del 17 marzo 1945.

La decisione — attesa l'irreperibilità dell'Angelini — venne allora notificata mediante pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. Diventa definitiva, il professor Angelini veniva dispensato dal servizio a decorrere dal 15 aprile 1945.

Intervenuto il decreto-legge 7 febbraio 1948, n. 48, il professor Angelini, chiedeva, a norma dell'articolo 2 del decreto stesso, la riassunzione in servizio.

Come è noto, tale articolo prevede che i dipendenti delle pubbliche amministrazioni di grado inferiore al quinto, già dispensati dal servizio possono chiedere che, revocato il provvedimento di dispensa, siano riassunti in servizio. Il Ministero, prima di adottare definitive

determinazioni in merito alla riassunzione del professor Angelini, non mancò di interpellare i competenti organi accademici dell'Università di Napoli perchè esprimessero — in linea di opportunità — il loro avviso in merito al ritorno in quella sede del professore stesso.

In rapporto a tale richiesta il Senato accademico dell'Università di Napoli deliberava, nella seduta del 22 novembre 1948, di soprassedere dall'esprimere il proprio avviso, in attesa di conoscere la decisione del ricorso per la revisione del concorso alla cattedra di agronomia generale e coltivazioni erbacee, svoltosi nel 1938, e nel quale il professor Angelini riuscì terzo graduato nella terna dei vincitori.

Successivamente, il Ministero, premesso che la prima sezione del Consiglio superiore della pubblica istruzione aveva respinto le istanze di revisione del concorso predetto e che, pertanto, restavano inalterati i risultati del concorso stesso in cui il professor Angelini si graduò terzo vincitore, interpellava nuovamente le predette autorità accademiche in merito al rientro dell'Angelini. Nell'adunanza del 23 maggio 1950, la competente Facoltà si esprimeva con 5 voti favorevoli al rientro in sede del professore Angelini e 5 voti sfavorevoli. E nella stessa adunanza, il Preside della Facoltà — che aveva votato insieme con i professori favorevoli al professore Angelini — esprimeva altresì l'avviso che nessun elemento era emerso « a mettere in dubbio la capacità morale del professore Angelini a tornare a far parte della Facoltà ».

Il Senato accademico esprimeva all'unanimità parere favorevole al rientro in Facoltà del professore Angelini. Il Rettore esprimeva, per propria parte, parere conforme al giudizio del Senato accademico. Tenuto presente quanto sopra, e, considerato che a norma dell'articolo 2 sopra citato, il Ministero non poteva che dar corso alla riassunzione del professore Angelini, in data 24 ottobre ultimo scorso, fu predisposto il relativo provvedimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Jannelli per dichiarare se è soddisfatto.

JANNELLI. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario delle notizie fornitemi, notizie che del resto erano già a mia conoscenza, ma purtroppo io ho interrogato il Ministro della pubblica istruzione per conoscere se egli possa ammet-

tere che un professore (quantunque richiamato nella Facoltà con tutti i crismi della legge e con piena regola dei verbali di Facoltà, dai quali risulta che i professori, dei quali prima erano favorevoli solo tre, divenuti poi cinque in un secondo tempo) possa tornare ad insegnare in una Facoltà nella quale molti suoi colleghi hanno manifestamente dichiarato non essere assolutamente possibile per essi impartire l'insegnamento insieme con un uomo come l'Angelini. Questa è la questione, ed avrei preferito che il Sottosegretario alla pubblica istruzione mi avesse detto: siccome il collega Ciasca per fortuna ha presentato una legge con la quale c'è la possibilità di mettere a posto questi professori, ed evitare nello stesso tempo che tornino ad insegnare nelle università dove non sono graditi, aspettiamo che la legge passi e così potremo provvedere anche alla sistemazione dell'Angelini.

Voglio leggere a questo proposito quello che il Preside della Facoltà ha scritto in tempo non sospetto al Ministro della pubblica istruzione: « Il Consiglio di facoltà prende in esame la posizione del professore Angelini Francesco, squadrista, componente del Gran consiglio del fascismo, consigliere nazionale, presidente della Confederazione fascista dei lavoratori della agricoltura.

« Rileva che l'Angelini nel 1936 ottenne l'incarico dell'insegnamento dell'agronomia e coltivazioni erbacee presso la Facoltà non per designazione del Consiglio accademico, ma per proposta dal rettore Salvi, in seguito all'interessamento del senatore De Cillis, allora Preside della Facoltà, e grande fascista, partecipò al concorso per la cattedra di agronomia e coltivazioni erbacee presso la regia università di Bologna e fu ternato da una Commissione costituita prevalentemente da personalità fasciste e non pienamente competenti della disciplina messa a concorso; fu chiamato a coprire la cattedra di agronomia e coltivazioni erbacee della Facoltà di agraria di Portici e successivamente proposto per l'ordinariato per ovvie forzate ragioni contingenti; durante il periodo nel quale ebbe affidata la cattedra ha dimostrato di non possedere la necessaria preparazione scientifica e tecnica, nè attitudini didattiche, e ciò a giudizio di docenti e di studenti; in previsione della fine del regime fascista,

dal giugno scorso abbandonò la cattedra e l'istituto per rifugiarsi in Svizzera. »

« Propone pertanto al Ministero l'allontanamento dell'Angelini dalla Università di Napoli ».

E poi in un secondo tempo il 31 luglio del 1950: « In riscontro alla ministeriale del 9 gennaio 1950 il Senato accademico non ha prospettato all'Eccellenza Vostra la reale situazione che si verrebbe a creare in questa Facoltà col rientro in sede del professore Francesco Angelini.

« Il Senato accademico è entrato infatti in merito soltanto a questioni di natura giuridica, del tutto superate, tralasciando di prendere nella dovuta considerazione il fatto che cinque membri del Consiglio di questa Facoltà nella sua nuova formazione hanno riconfermata la incompatibilità della presenza del professore Angelini — per due volte precedentemente riconosciuta all'unanimità — e non prendendo in considerazione, cosa molto grave, le risultanze della inchiesta Scuto-Nebbia-Casella, le quali fanno convinti che, per il decoro della Facoltà, non possa parlarsi di rientro del professor Angelini.

« Nell'esclusivo interesse di questa Facoltà, i sottoscritti compiono oggi il dovere di richiamare l'attenzione dell'Eccellenza Vostra sulle conseguenze che deriverebbero da un eventuale rientro del professor Angelini, non potendosi ammettere la coesistenza nel medesimo Consiglio di chi fu chiamato ad esprimere, come espresse, giudizio di disistima e di chi fu soggetto passivo della disistima.

« Già dal verbale del Consiglio di questa Facoltà — in data 23 maggio 1950 — l'Eccellenza Vostra potrà desumere l'esistenza di uno stato di disagio, tutt'altro che lieve, nei rapporti tra i componenti del Consiglio stesso, e che sicuramente si farebbe più grave con la presenza del professor Angelini, col quale in nessun caso i sottoscritti potrebbero stabilire rapporti di intesa didattica e di collaborazione scientifica... ».

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Queste cose bisognava andare a dirle al Senato accademico dell'Università di Napoli, perchè, come ho già detto, il Senato accademico, all'unanimità, ha dichiarato al Ministero che non aveva trovato nessun mo-

tivo di incompatibilità morale. Quindi noi non potevamo far diversamente.

JANNELLI.« Convinti che il rientro del professor Angelini in questa Facoltà, significherebbe vera jattura per il divenire della Facoltà stessa, i sottoscritti fanno appello alla comprensione ed alta sensibilità dell'Ecceellenza Vostra, custode geloso della gloriosa tradizione della cultura nazionale ».

Seguono le firme di cinque professori.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del senatore Berlinguer al Ministro delle finanze: « per conoscere se sia vero che, malgrado le insistenze della Giunta e del Consiglio comunale di Roma e gli affidamenti già dati dal Ministero, si sia deciso di cedere ad imprese private l'area demaniale di Fiumicino detta dell'« Isola Sacra », prospiciente al mare, che dovrebbe essere destinata alla costruzione di case per la popolazione di Fiumicino stessa » (1477).

Ha facoltà di parlare il senatore Casardi. Sottosegretario di Stato per le finanze.

CASARDI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Ritengo innanzi tutto opportuno precisare che l'area cui si riferisce l'onorevole interrogante è quella che si distende a sinistra della grande strada comunale, che si prolunga fino al mare (Lungomare della Salute già viale Traiano), descritta nello schedario dei beni patrimoniali dello Stato nella scheda modulo 199 n. 461.

Tra le diverse richieste di acquisto dell'area predetto pervenute al Demanio (della società « Lido del Faro » — proprietaria del terreno limitrofo, della società cooperativa « La Solidarietà », della società « Agenzia Carboni Importazioni », dei signori Capori Mario, Noia Ettore e Palmucci Antonio) vi è quella del comune di Roma per la realizzazione del previsto piano regolatore di massima approntato per la zona di Fiumicino.

Pur avendo il Genio civile reso noto fin dal primo momento che nessuna porzione della predetta area era disponibile, (interessando l'intero compendio l'opera pubblica statale « costruzione della darsena del porto canale di Fiumicino », il cui progetto, approvato a suo tempo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, non aveva subito alcuna modifica), pur tuttavia il Ministero si dichiarò disposto ad esaminare eventuali precise richieste di aree della zona

da parte del comune di Roma, sempre che tali richieste non contrastassero la realizzazione dell'anzidetta opera.

A tal uopo è stata incaricata la locale Intendenza di finanza di interessare il Comune perchè prenda gli opportuni contatti con l'ufficio tecnico erariale e l'ufficio speciale del Genio civile per il Tevere e l'Agro Romano, al fine di effettuare un sopralluogo.

Risulta che l'Intendenza di finanza ha tempestivamente interessato, in conformità alle direttive impartite dal Ministero, il comune di Roma e gli uffici tecnici, erariale e del Genio civile, i quali dovranno accertare se nell'area patrimoniale sita nell'Isola Sacra di Fiumicino vi sono zone che possono essere cedute al comune di Roma. Posso assicurare che non appena si saranno effettuati i cennati accertamenti il Ministero farà conoscere le determinazioni che al riguardo potranno essere adottate.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Berlinguer per dichiarare se è soddisfatto.

BERLINGUER. Io non sarei ricorso a presentare una interrogazione chiedendo di svolgerla in Assemblea se questo problema non avesse dei precedenti allarmanti: altre due mie interrogazioni con richiesta di risposta scritta non ottennero che... chiarimenti oscuri (*si ride*); e una lunga corrispondenza fra me e l'onorevole Ministro delle finanze hanno creato una più inestricabile confusione, tanto da costringermi a chiedere un breve dibattito orale.

Del resto il problema non riguarda soltanto la zona di Fiumicino. Riguarda più direttamente Fiumicino dove imperversa la disoccupazione. Direi, ricordando la frase di ieri del cardinale Schuster, che vi esiste una sempre più numerosa « sesta colonna » di disoccupati; e vi è un gran numero di cittadini senza tetto. Ma la questione interessa anche tutta Roma perchè, come è noto certamente agli onorevoli colleghi, stanno per iniziarsi i lavori per un aeroporto intercontinentale proprio accanto a Fiumicino. E su questo problema la popolazione di Fiumicino è d'accordo senza distinzione di correnti politiche, ed è d'accordo tutto il Consiglio comunale di Roma.

Esistevano tre aree utilizzabili nella zona. Una fu ceduta molti anni or sono ad una impresa privata a prezzo vile e tale im-

presa non ha iniziato ancora alcuna costruzione. L'altra è l'area di proprietà dei principi Torlonia. Se il Senato mi consentisse una breve divagazione, vorrei ricordare l'impressione che ebbi assistendo ad una grande assemblea popolare degli abitanti di Fiumicino in un teatro di quel centro quando, ad un tratto vidi sorgere dinanzi a noi la figura di un sacerdote di Fiumicino, insegnante delle scuole medie, il quale chiese la parola con accento modesto ed umile e pronunciò un discorso appassionato, lanciando così giuste e fiere invettive verso i Torlonia da scuotere tutta l'assemblea e da determinare un uragano di applausi.

Anche questa area, per l'esoso egoismo dei Torlonia, non si è potuta utilizzare. E resta la terza della quale ha parlato l'onorevole Sottosegretario e che ha provocato la mia interrogazione. Già da molti anni il comune di Roma aveva chiesto al demanio dello Stato la cessione di tale area e il demanio, dopo lunghe trattative aveva finito col consentire. Ne ho qui la documentazione che non leggo perchè il tempo per lo svolgimento di una interrogazione è limitatissimo. Risulta che da oltre tre anni si risponde al comune di Roma e al Comitato per la ricostruzione di Fiumicino che sono in corso operazioni dell'ufficio tecnico erariale per identificare quell'area. Tre anni! Mi pare che siano molti per un'operazione così semplice!

Fu per denunciare questo sabotaggio che presentai un'interrogazione con richiesta di risposta scritta all'onorevole Vanoni, il quale mi rispose nel giugno 1950 incorrendo in un errore che poi rettificò e che oggi l'onorevole Sottosegretario ha anche chiarito; si riferiva cioè ad un'altra area vincolata alla sistemazione del porto. Un'altra mia interrogazione ebbe, più tardi, risposta evasiva. Ma vi fu invece una risposta del Ministro alla Segreteria politica della sezione della Democrazia cristiana di Fiumicino, nella quale cominciò ad apparire l'ombra delle imprese private. Leggo: « Non appena si saprà l'esito dei disposti accertamenti non si mancherà di riesaminare se e dentro quali limiti, nell'ambito delle disposizioni vigenti in materia, e tenuto conto degli scopi ai quali il Comune intende destinare l'area per il cui acquisto sono pervenute numerose altre domande, la richiesta potrà essere accolta ». Onorevoli colleghi, oggi ci si conferma la stessa posizione;

recentemente si è scritto (e mi sarebbe facile documentarlo, ma spero che l'onorevole Sottosegretario non mi chiederà di leggere la corrispondenza intercorsa tra il Comune e il Ministero delle finanze): va bene, il Comune aveva avuto assicurazione che quella area gli sarebbe stata ceduta per la costruzione di case, cioè per una esigenza vitale di Fiumicino; ma oggi sono intervenute altre richieste: si esaminerà prima se la richiesta del Comune, una delle tante, può essere accolta; inoltre, si soggiunge ancora, sono anche in corso operazioni per identificare il terreno. Son trascorsi così tre anni e mezzo! E sempre si ricorre a risposte evasive dietro le quali la popolazione di Fiumicino e l'amministrazione comunale di Roma intravedono profilarsi l'ombra delle speculazioni private le quali vogliono soverchiare quelli che sono gli interessi vitali di Fiumicino, la volontà unanime della amministrazione comunale di Roma e gli stessi impegni del Governo. Non posso dunque dichiararmi soddisfatto; ma ho fiducia che l'onorevole Sottosegretario segnalerà le mie precisazioni all'onorevole Ministro e all'amministrazione del Demanio in modo che finalmente il problema sia risolto nel senso giusto che la popolazione di Fiumicino e l'amministrazione comunale di Roma reclamano. (*Approvazioni dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del senatore Giua al Ministro dei trasporti: « per conoscere le cause del continuo e grave disservizio ferroviario lungo la linea Roma-Genova-Torino » (1518).

Ha facoltà di parlare il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A seguito dell'interrogazione presentata dal senatore Giua ho voluto esaminare il movimento dei treni che circolano nella zona di Torino in questi ultimi periodi ed è risultato quanto segue: tra Roma e Torino circolano giornalmente 15 treni tra diretti, direttissimi e rapidi. Preso in esame l'andamento di detti treni per la prima quindicina del mese di gennaio, che è appunto quella che ho presa in esame per avere elementi per rispondere al senatore Giua, su un totale di 225 treni si è riscontrato che di essi 155, vale a dire il 70 per cento circa, giunsero a destino in orario, 16 con ritardi non superiori a dieci minuti pri-

mi, 18 con ritardi non superiori a 20 minuti primi, 12 con ritardi non superiori a 30 minuti primi, 24 e cioè appena il 10 per cento circa con ritardi di oltre mezz'ora. I ritardi maggiori sono dovuti: 15 all'interruzione di linee per il noto svio del treno 12, il 9 corrente, a Bolgheri, 3 a guasto di locomotive, 6 a mancanza di energia elettrica e pertanto tutti per cause di forza maggiore ed indipendenti dalla diligenza e buona volontà del personale. I ritardi minori sono principalmente dovuti a conseguenza dei ritardi dei treni internazionali provenienti da Modane e da Ventimiglia e dal rallentamento per i lavori in corso sulla linea. L'andamento dei treni in questione è notevolmente migliorato, ripeto, da quello che era nel dicembre 1950 in cui la percentuale dei treni in ritardo raggiungeva il 50 per cento. È da tener presente che ci sono state condizioni atmosferiche eccezionalmente avverse a che, allo scopo di migliorare ancora il servizio della linea, sono in corso di esecuzione e di studio provvedimenti vari, quali il completamento del blocco elettromeccanico tra Roma e La Spezia e la sistemazione degli impianti ferroviari di Genova da realizzarsi per fasi successive in relazione alle disponibilità di bilancio.

Si può, pertanto, dare piena assicurazione all'onorevole interrogante circa il costante e assiduo interessamento degli organi competenti delle Ferrovie dello Stato allo scopo di normalizzare l'andamento dei treni e aggiungo che, personalmente, insieme al Direttore generale delle ferrovie mi recherò a Torino lunedì prossimo appunto per prendere visione sul posto degli eventuali inconvenienti lamentati, e per studiare e fare il possibile perchè anche tali inconvenienti vengano per lo meno attenuati e al più presto eliminati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Giua per dichiarare se è soddisfatto.

GIUA. Ringrazio il Sottosegretario per i trasporti che mi ha dato delle promesse e poichè credo che, nei nostri rapporti, anche le promesse che ci vengono dal Governo possano maturare, prendo atto delle dichiarazioni che mi ha fatto il Sottosegretario circa il miglioramento del servizio ferroviario in Piemonte. Non sono soltanto io, onorevole Sottosegretario, che lamento questi ritardi. Si tratta ormai di anni di attesa e molti colleghi anche della parte gover-

nativa hanno lamentato ritardi in tutta la rete ferroviaria del Piemonte. Ora, le percentuali che cita lei riguardano il servizio complessivo dei treni, ma se prendiamo in esame i treni che maggiormente interessano, vale a dire i direttissimi e i rapidi, notiamo notevoli ritardi specialmente nell'arrivo dei treni a Torino. Questo ritardo è tanto più grave quando si tratta di treni che arrivano dopo la mezzanotte, mentre dovrebbero arrivare, secondo l'orario, prima di tale ora. È noto infatti che i servizi tramviari di Torino terminano a mezzanotte, per cui i viaggiatori giunti in città rimangono a piedi. Se io dovessi fare una statistica dei viaggi che ogni settimana faccio da Roma a Torino, dovrei dire che tutte le volte arrivo in ritardo a destinazione. Ciò non può essere attribuito all'orario. Noi pretendiamo che per lo meno le disposizioni che si hanno sull'orario ferroviario vengano rispettate.

Colgo così l'occasione di questa interrogazione per richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario sopra il disservizio generale che interessa tutto il Piemonte. Già il ministro Corbellini mi aveva una volta dichiarato che il fatto che il Piemonte sia servito dalla così detta rete trifase, a corrente alternata, mentre tutte le altre reti dell'Italia settentrionale sono servite a corrente continua, poteva spiegare secondo lui questi ritardi. Così stando le cose, io dovrei accusare il ministro Corbellini di avere, nella riorganizzazione dei servizi ferroviari italiani, accantonato il Piemonte, considerandolo come una zona particolare. Noi piemontesi potremmo infatti chiedere all'onorevole Corbellini per quale ragione altrove c'è la corrente continua, mentre in Piemonte c'è ancora la corrente trifase.

BATTISTA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. La ragione è che le linee piemontesi sono state le prime ad essere elettrificate.

GIUA. L'onorevole Corbellini mi diceva privatamente che gli uffici di Torino avevano a suo tempo difeso la corrente trifase, mentre egli, ancor giovane, quando iniziava la sua carriera al Ministero dei trasporti, si batteva per la corrente continua. Io non vorrei che, nella riorganizzazione dei servizi ferroviari, ci fosse stata una specie di punizione da parte del ministro Corbellini verso coloro che avevano imposto l'uso della corrente trifase.

CORBELLINI. No, assolutamente.

GIUA. Comunque il problema è evidentemente diverso. Non si tratta di discutere sulla corrente trifase o sulla corrente continua, si tratta semplicemente di assicurare al Piemonte che gli orari ferroviari, che vengono stabiliti non da noi ma dagli uffici competenti del Ministero dei trasporti, siano rispettati. Noi non chiediamo altro.

Ecco perchè, data la promessa dell'onorevole Sottosegretario dei trasporti e date le buone intenzioni di tutti, io mi dichiaro, se è possibile, soddisfatto per metà.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del senatore Romano Antonio al Ministro dei trasporti: « per conoscere il motivo per cui sulla strada ferrata Catania-Palermo non è stata disposta la fermata delle automotrici-rapido nella stazione di Catenanuova ove fanno capo gli abitanti di tre grossi comuni (Catenanuova, Regalbuto, Centuripe) » (1528).

Ha facoltà di parlare il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dei treni rapidi attualmente esistenti tra Palermo e Catania ferma già a Catenanuova-Centuripe il treno R. 415.

In considerazione che nell'attuale stagione il treno R. 422 ha una frequentazione che lascia una lieve disponibilità di posti, rispetto a quelli offerti dall'automotrice che lo effettua, sono state impartite disposizioni perchè, in via di esperimento, a decorrere dal 1° febbraio p. v. venga assegnata la fermata per servizio viaggiatori nella predetta stazione anche a questo ultimo rapido.

Si ha motivo di ritenere che siano in tal modo soddisfatte le esigenze segnalate.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Romano Antonio per dichiarare se è soddisfatto.

ROMANO ANTONIO. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario della sua risposta alla quale non ho nulla da aggiungere. Colgo l'occasione per pregare l'onorevole Sottosegretario di prendere in esame anche la situazione di Pirato. Come ogni stazione, anche Pirato ha il suo retroterra che è poi quello che dà importanza agli scali ferroviari. Il Ministero dei trasporti dovrebbe provvedere a disporre una fermata anche per questa stazione. A Pirato fanno capo

grossi centri, infatti, quali Leonforte, Assoro, Sperlinga, Nicosia, ecc., ed è giusto che questi paesi abbiano il loro piccolo scalo, consentendo ai loro abitanti di servirsi dei mezzi di comunicazione che vi transitano.

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interrogazione del senatore Jannelli al Ministro della pubblica istruzione: « per conoscere se egli sappia che a Napoli, nel cuore della città, la scuola elementare maschile "Giosue Carducci", allogata in uno stabile privato, è chiusa da tre anni e che, per tale chiusura, ben trecento ragazzi restano privi di qualsiasi istruzione; per conoscere inoltre se egli sappia che, nonostante la chiusura di cui sopra, il comune di Napoli continua a corrispondere alla proprietaria dello stabile il prezzo della pigione di un appartamento del quale non può assolutamente servirsi » (1530).

Ha facoltà di parlare il senatore Vischia, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. La situazione dell'edilizia scolastica a Napoli lascia molto a desiderare sia perchè mancavano già prima della guerra molte scuole, perchè a causa della guerra alcune sono state distrutte ed altre che dovevano sorgere non sono sorte per difetto di mezzi. Va tuttavia rilevato che quest'anno, sul bilancio normale, alla provincia di Napoli sono stati assegnati oltre 400 milioni, soltanto per l'edilizia scolastica.

Per quel che riguarda in particolare la scuola elementare « Carducci », che è oggetto dell'interrogazione del senatore Jannelli, premesso che la questione sollevata dall'onorevole interrogante si inquadra nel problema generale di cui ho fatto ora un rapido cenno, preciso che da lungo tempo il Provveditore agli studi di Napoli va sollecitando il Comune ed il Genio civile per la riparazione dello stabile, sede della scuola, la quale continua a restar chiusa a circa 300 ragazzi della zona, pur pagando regolarmente il Comune il canone di fitto al proprietario.

Recentemente lo stesso Provveditore ha invocato sulla questione l'intervento del Prefetto, il quale ha fatto conoscere che l'amministrazione comunale, per rimettere in efficienza la scuola « Carducci » appaltò i lavori riguardanti la conservazione dell'edificio per l'importo di lire

1.070.000, e i lavori di riparazione di pavimenti, impianti igienici ecc. per lire 1.040.000: i primi di competenza del condominio e gli altri a carico del Comune.

I lavori furono affidati all'impresa il 10 novembre 1949 ma, dopo pochi giorni, e precisamente il 22 successivo, pervenne diffida da parte dei vari condomini dell'immobile a sospendere i lavori di loro competenza, in quanto era già in corso, da parte degli stessi condomini, la pratica per la richiesta dei contributi per i danni di guerra presso il Genio civile. Per conseguenza, perfezionata la pratica con il Genio civile, hanno ora dato inizio ai lavori che sono tuttora in corso. Non appena completati, il Comune provvederà a quelli di propria competenza, che, appaltati da tempo, non potevano, per ovvie ragioni, essere eseguiti prima.

Sulla base di tali affidamenti, il Ministero della pubblica istruzione vigilerà affinché la scuola « Carducci » sia effettivamente messa in grado di funzionare al più presto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Jannelli per dichiarare se è soddisfatto.

JANNELLI. Prendo atto con viva soddisfazione dell'affermazione del Sottosegretario alla pubblica istruzione che l'edilizia scolastica a Napoli lascia molto a desiderare. Già nel 1949, parlando sul bilancio della Pubblica istruzione, ebbi a dire quale era la condizione disastrosa dell'edilizia scolastica napoletana, tanto è vero che il Sottosegretario, onorevole Venditti — allora era lui Sottosegretario — venne di corsa a Napoli perchè non credeva che le scuole napoletane si trovassero in quelle condizioni. Purtroppo si dovette convincere che così era, ed infatti dal Ministero venne fatta una sollecitazione al Comune perchè avesse provveduto in merito, ed il Comune — debbo dirlo, questo, ad onore del vero ed anche per lodarne il Sindaco e la Giunta comunale — il 20 agosto del 1948 aveva stanziato la somma di 2.100.000 lire per le riparazioni alla scuola « Carducci ». Un anno dopo, il 21 settembre 1949, fu concesso l'appalto! *Risum teneatis*, è occorso un anno perchè fosse finalmente concesso l'appalto per questa scuola. Ma intanto che cosa è successo? È successo che dal 1949 in poi non si è lavorato affatto perchè vi è stata l'impugnazione ai lavori da parte dei condomini dello stabile ove è alloggiata la scuola. Dovete infatti

sapere che per l'edilizia scolastica napoletana si procede in questo modo: si fitta un appartamento in un palazzo e lo si dedica alle aule scolastiche. Ma allora i condomini non vogliono che quell'appartamento venga adibito a scuola e cominciano a impugnare il fitto del locale ed intentano cause civili, così le scuole non si aprono, non funzionano. Si è dunque verificato che dal 1948 la scuola « Carducci » non ha funzionato e trecento alunni non sono andati più a scuola, perchè, essendosi stabilito di impartire loro le lezioni nel tardo pomeriggio, facendo un terzo turno, i ragazzi al terzo turno non vanno. Ed allora invece di vedere trecento ragazzi che studiano, abbiamo trecento « scugnizzi » che stanno dalla mattina alla sera per la strada. Se è vero che la grandezza di un popolo dipende dalla sua cultura domando a voi se vi sembra che possa essere grande il popolo napoletano che non riesce a far sì che trecento alunni vengano tolti dalla strada e mandati a studiare nella scuola.

PALERMO. Ma fossero solo trecento!

JANNELLI. Siamo d'accordo, ma questo è un dato di fatto: la scuola « Carducci » non funziona, l'edificio è chiuso e trecento alunni stanno sulla strada. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del senatore Palermo al Ministro dei lavori pubblici: « per conoscere i criteri con i quali vengono stabiliti i fitti per le case dei senza tetto, e se, esistendo delle norme, è ammissibile che esse non siano applicate, creando così delle ingiustificate sperequazioni » (1534).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Per stabilire i fitti delle case così dette per i senza tetto, la legge n. 409 dell'anno scorso stabilisce, ripetendo del resto una norma contenuta nella precedente legge dell'aprile 1947, che il fitto deve essere commisurato alle spese di gestione e manutenzione, con l'aggiunta di un 0,50 per cento del costo di costruzione da versare al Tesoro. Questo è il criterio stabilito dalla legge per la determinazione di questi fitti. Detto questo non dovrei aggiungere altro, perchè mi pare che il quesito contenuto nell'interrogazione dell'onorevole Palermo si riferisce esclusivamente a questo. Siccome però l'onorevole Palermo fa cenno ad in-

giustificate sperequazioni, io debbo supporre che egli si riferisca a qualche caso preciso, e vorrei pregarlo di farlo presente perché possa essere eventualmente corretto. Sta di fatto d'altra parte che il criterio che ho indicato poco fa, fissato nella legge, porta inevitabilmente a delle differenze che forse sembrano inspiegabili, in quanto che interviene, come elemento base, il costo del fabbricato, il quale costo varia da epoca a epoca per la costruzione, e da luogo a luogo.

Debbo aggiungere che il problema dei fitti per le case per i senza tetto, che indubbiamente è un problema ormai diventato maturo perché sia risolto, è attualmente allo studio del Ministero, anche perché di questo il Ministero è stato formalmente incaricato con l'articolo 47 della legge 23 maggio 1950, n. 253, che ha demandato appunto ad un disegno di legge da presentare la sistemazione dei rapporti, e quindi anche dei fitti, per quanto riguarda la sperequazione dei medesimi, tra gli inquilini e gli istituti delle case popolari che praticamente sono gestori di questo patrimonio edilizio.

Potrei anche anticipare a questo proposito le intenzioni del Ministero di tentare, se è possibile, di operare la perequazione su tutto il patrimonio delle case popolari, ivi compreso quello particolarmente definito per i senza tetto e costruito a totale carico dello Stato. Evidentemente, come l'onorevole Palermo comprenderà, si tratta di un problema di non facile soluzione, perché si tratta non solo di un adeguamento dei fitti alle esigenze dei bilanci degli istituti delle case popolari, esigenze che si vanno facendo sempre più pressanti e alle quali bisognerà andare incontro per evitare che questi istituti, che hanno una funzione sociale così importante, possano trovarsi nelle condizioni di non poter più svolgere la loro funzione con piena soddisfazione di tutti, ma si tratterà anche di perequare questi fitti e la perequazione porterà indubbiamente all'aumento di alcuni fitti e per converso alla diminuzione di altri.

Ora, finché si tratterà di diminuire qualcosa, evidentemente lamentate non ce ne saranno, ma laddove si tratterà di aumentare, evidentemente sorgeranno delle difficoltà e delle opposizioni. Tuttavia, ci auguriamo di poter riuscire in questo intento in vista del fine superiore al quale si tende, che è quello di stabi-

lire prima di tutto un maggior ordine in questo settore di quanto non vi sia attualmente, e di stabilire anche una maggiore giustizia distributiva proprio per evitare queste sperequazioni così stridenti, per le quali si verifica oggi che alloggi praticamente della stessa consistenza sono sottoposti al pagamento di fitti che variano notevolissimamente anche nella stessa città.

Questo è quanto volevo dire al senatore Palermo.

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

PALERMO. Io in verità non mi vorrei tanto occupare e preoccupare delle perequazioni; vorrei far notare all'onorevole Sottosegretario per i lavori pubblici che le norme che vigono sono appunto quelle che furono confermate con la circolare 18/138 del 1947, nelle quali norme si stabilisce il canone di locazione che dovrà essere commisurato all'1,50 per cento del costo di costruzione. Mettendo da parte quindi la perequazione, lo scopo della mia interrogazione è il seguente: se l'istituto delle case popolari, anziché applicare l'1,50 per cento così come gli fa obbligo la legge, applica invece un coefficiente diverso e maggiore, indubbiamente il suo Consiglio di amministrazione ha violato la legge; quali provvedimenti in questo caso il Ministro dei lavori pubblici intende adottare? Mi spiego meglio: è bene chiarire che fin dal 25 ottobre 1950 il collega senatore Caso presentò un'interrogazione la quale diceva così: « per conoscere i criteri con i quali vengono stabiliti i fitti per le case dei senza tetto e dell'Istituto delle case popolari e quale dovrebbe essere la procedura da seguire dagli aventi diritto in caso che questi ritenessero esorbitante il canone dei fitti. Risulta che per quattro vani a Caserta vengono richieste 9.000 lire, mentre il canone è di lire 4.000 per Napoli e Genova. L'interrogante chiede che venga evitata la palese sperequazione tra città e città e si stabiliscano in forma chiara e precisa i criteri che debbono fissare, ecc... ».

A questa interrogazione non è mai stata data risposta, né io so perché l'onorevole Caso, che è così diligente nell'espletamento del suo mandato, non abbia insistito per averne una. Allora io mi permetto non dirò di far mia questa interrogazione ma di denunciare all'onorevole Sottosegretario per i lavori pubblici alcuni

fatti che a me sembrano veramente importanti sui quali richiamo tutta la sua attenzione, poiché se è vero, come è vero, che il prezzo della locazione deve essere dell'1,50 per cento del costo del fabbricato, colui o coloro che hanno violato questa norma hanno commesso un abuso che deve cessare. Quando per esempio io le dirò, onorevole Sottosegretario, che un blocco di case delle quali mi interesse esiste a Caserta ed è costato trenta milioni ed è formato da otto alloggi di quattro vani ciascuno e da otto alloggi di tre vani e accessori ciascuno, e che il fitto che si dovrebbe pagare dovrebbe, tenendosi presente l'1,50 per cento, essere per le case di quattro vani 2.700 lire e per quelle di tre vani 2.025 e invece se ne pagano più di 7.000 per quelle di quattro vani e più di 6.000 per quelle di tre vani, non c'è motivo che lei mi parli di perequazione. Io desidero sapere come mai un fabbricato che costa trenta milioni, anziché dare le case al prezzo che la legge stabilisce, le dia, con un atto di arbitrio che non sappiamo da dove derivi, ad un prezzo maggiorato. Le dirò ancora che, per evitare di presentare questa interrogazione, mi sono recato a Caserta e ho parlato col Prefetto, richiamando l'attenzione di quell'alto funzionario su questo fatto specifico. Egli mi ha detto che pur essendo d'accordo con me nulla poteva fare. Ecco perché nel denunciare questi fatti, sono convinto che ella vorrà portare il suo esame autorevole su di essi e adottare provvedimenti in modo che quando un cittadino italiano ha la fortuna di essere inquilino dello Stato non debba subire, anche da parte dello Stato, quella camorra vergognosa che si adopera e si usa ai danni degli inquilini italiani.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo scusa al Senato se dovrò impiegare qualche altro minuto per chiarire la risposta che ho dato a questa interrogazione. Onorevole Palermo, ho l'impressione che lei abbia fatto involontariamente una confusione tra le case per i senza tetto e le case popolari.

PALERMO. Ho parlato sempre di senza tetto.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Infatti l'ordine di grandezza dei fitti ai quali ella faceva cenno mi fa pensare che si tratti probabilmente di case costruite da-

gli Istituti per le case popolari, con le norme attualmente vigenti e con i benefici attualmente consentiti, il che significa che gli Istituti delle case popolari dal fitto debbono ricavare non soltanto le spese di manutenzione, di gestione, ecc., ma anche quella quota di ammortamento della parte di spesa che rimane a loro carico, al netto del contributo dello Stato, il che porta normalmente le pigioni a quegli ordini di grandezza ai quali lei ha fatto cenno. Non così stanno le cose per le case per i senza tetto, costruite a totale carico e a cura dello Stato, per le quali la legge stabilisce che il fitto, almeno fino a questo momento, debba essere commisurato a 0,50 per cento della spesa di costruzione da versare al Tesoro e ad una quota variabile che deve compensare le spese di manutenzione e gestione. La questione dell'1,50 per cento non è una disposizione di legge, è una disposizione contenuta in una circolare del giugno 1947 immediatamente successiva alla legge dell'aprile, che stabiliva questo 1,50 per cento come un limite massimo, ma non con forza di legge, perché lei mi insegna che la disposizione di una circolare non può avere questo valore, tanto è vero che poi nella legge n. 409, del giugno 1949, la disposizione è ripetuta esattamente in questi termini: fisso il 0,50, variabile la spesa di manutenzione e gestione.

Quindi quell'uno e cinquanta che era allora una indicazione, costituente più un desiderio che una imposizione, non può essere preso in senso assoluto e tassativo. Per quanto riguarda, infine, ed ho finito, eventuali abusi e deroghe alle norme stabilite, evidentemente è il Ministero dei lavori pubblici quello al quale gli interessati, che si sentano eventualmente danneggiati, devono rivolgersi. Posso dire a questo proposito che i piani degli affitti degli Istituti di case popolari sono approvati dal Ministero dei lavori pubblici, così come la legge n. 409 ha demandato al Ministero la determinazione dello affitto per le case dei senza tetto. Quindi se c'è qualche caso di questo genere bisogna ricorrere al Ministero.

PALERMO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. La prego, però, di essere breve nella sua replica.

PALERMO. Vorrei domandare soltanto uno schiarimento al Sottosegretario circa la pretesa confusione. Infatti è la circolare ministeria-

le del 1947 che stabilisce che le case dei senza tetto debbono essere affidate per la gestione e l'affitto all'Istituto provinciale delle case popolari. Quindi si tratta di case di senza tetto e quelle case di senza tetto debbono essere affittate con il sistema di cui abbiamo già parlato. Se l'Istituto per le case popolari, anzichè applicare le norme stabilite dalla circolare ministeriale per le case dei senza tetto, applica le norme riferentesi alle case di abitazione dell'Istituto di case popolari commette un abuso?

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sì.

PALERMO. È quello che volevo sapere.

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interrogazione dei senatori Banfi e Fortunati al Ministro della pubblica istruzione: « per conoscere quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere nei riguardi del Soprintendente bibliografico dell'Emilia, che il 27 settembre scorso procedette a un'inchiesta sulle pubblicazioni sovietiche e di carattere marxista acquistate dalla biblioteca comunale di Rimini, onde richiamarlo alla coscienza del carattere e dei limiti delle sue funzioni e al rispetto della libertà e universalità della cultura, al cui principio deve ispirarsi e si è sempre ispirata l'opera dei bibliotecari italiani » (1559).

Ha facoltà di parlare il Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, senatore Vischia.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. L'ispezione compiuta dal Soprintendente bibliografico dell'Emilia alla biblioteca civica di Rimini rientra nella sua normale attività, in quanto, per l'articolo 2 del regio decreto-legge 2 ottobre 1919, n. 2074, le Soprintendenze bibliografiche hanno, tra le altre attribuzioni, il compito di operare le ricognizioni delle raccolte degli Enti.

Per quanto concerne, poi, in particolare il fatto che ha dato origine all'interrogazione, e che cioè l'inchiesta avrebbe avuto riguardo alle pubblicazioni sovietiche e di carattere marxista acquistate dalla suddetta Biblioteca, si informa l'onorevole interrogante che, nel corso della ispezione compiuta, e per la parte che riguarda gli acquisti in genere di materiale bibliografico fatti negli ultimi tre anni, il Soprintendente in parola ha constatato l'esistenza di opere e periodici di carattere marxista come

di pubblicazioni di altro genere, ma nessun rilievo ha fatto, riconoscendo implicitamente sani i criteri secondo i quali la direzione della Biblioteca e la commissione di vigilanza, nominata dal Comune, procedono agli acquisti delle pubblicazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Fortunati per dichiarare se è soddisfatto.

FORTUNATI. Onorevole Sottosegretario, « giuridicamente » i fatti si sono svolti come ella ha detto. Nella realtà i fatti sono diversi.

Il 27 settembre dello scorso anno il Soprintendente bibliografico dell'Emilia si è presentato a Rimini dichiarando testualmente di aver ricevuto una lettera di carattere riservatissimo, il cui autore non poteva essere rivelato, in base alla quale doveva prendere visione non di tutte le pubblicazioni acquistate nell'ultimo triennio, ma soltanto delle pubblicazioni di carattere sovietico e marxista acquistate in tale periodo. Infatti egli prese nota dal registro di ingresso soltanto di tali pubblicazioni chiedendo anche i nomi dei componenti la commissione di vigilanza. A voce, naturalmente, ha detto che egli riteneva che nulla vi fosse da eccepire e che l'inchiesta avrebbe dato risultato negativo.

Ma il problema non sta nel fatto materiale, sta nel come esso si svolge. A me sembra strano che un Soprintendente bibliografico, per il semplice fatto di aver ricevuto una lettera riservatissima, si prenda la briga di andare in una biblioteca a prendere visione delle pubblicazioni sovietiche e marxiste acquistate. Questa è la ragione che ci ha spinto a presentare l'interrogazione. Sapevamo anche noi che nulla è risultato e che nulla poteva risultare. Ma il problema è un altro. Prima di tutto direi che certe cose eventualmente si fanno e non si dicono. Sarebbe meglio però che non si facessero e non si dicessero! Perchè una amministrazione di una biblioteca comunale ha il diritto di acquistare tutte le pubblicazioni che le pare opportuno acquistare.

Non è secondo me giustificato il riferimento al testo di una legge che attribuisce effettivamente al Soprintendente la facoltà di andare a vedere come vanno le cose. La preoccupazione che ha mosso l'amico Banfi e me a presentare l'interrogazione non è « giuridica ».

È sufficiente che un qualunque cittadino indirizzi una lettera a un Soprintendente bibliografico, perchè questi vada in una biblioteca a prendere visione dell'elenco di certe pubblicazioni che sono state acquistate? Questo è il punto. Che il Sovrintendente possa farlo è questione che non ci interessa. A noi sembra che quando si tratta di una biblioteca pubblica vi è un costume di vita e di cultura che va oltre le lettere riservatissime che si possono ricevere, ed eventualmente anche oltre le disposizioni di legge che consentono di fare questo o quello. Io direi che i Sovrintendenti bibliografici dovrebbero invece preoccuparsi del contrario, dovrebbero preoccuparsi che le pubblicazioni sovietiche e marxiste si trovino in tutte le biblioteche del nostro Paese, perchè soltanto attraverso la conoscenza delle fonti e il libero dibattito si può formare nella mente dei giovani e degli anziani una consapevolezza serena e priva di preconcetti e di pregiudizi. È soltanto attraverso questa forma di conoscenza che un popolo può scegliere la propria strada.

L'interrogazione voleva quindi soltanto mettere in risalto che indubbiamente lo stesso Soprintendente bibliografico si rendeva conto che l'autore certamente « altolocato » della lettera riservatissima aveva commesso una cosa non degna di un uomo di cultura e di un uomo moderno. A mio avviso però, a nostro modesto avviso, il Soprintendente bibliografico non doveva neanche dar corso a quella lettera, perchè non si va in una biblioteca a prendere l'elenco di certe pubblicazioni ai fini di una inchiesta. Quale inchiesta, infatti, poteva essere esperita?

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno un'interrogazione del senatore Milillo al Ministro dei trasporti (1453). Poichè il senatore Milillo non è presente, l'interrogazione s'intende ritirata.

Presentazione di disegni di legge

SEGNI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SEGNI, *Ministro dell'agricoltura e delle foreste*. Ho l'onore di presentare al Senato i disegni di legge:

« Proroga delle disposizioni per la esecuzione e il finanziamento dei lavori di ripristino delle

opere pubbliche di bonifica danneggiate o distrutte in conseguenza di azioni belliche » (1533).

« Autorizzazione di spesa per la concessione del concorso statale nei mutui per l'esecuzione di opere di miglioramento fondiario » (1534).

Chiedo che per tali disegni di legge sia adottata la procedura di urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dell'agricoltura e delle foreste della presentazione dei predetti disegni di legge.

Pongo in votazione la richiesta della procedura di urgenza. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata » (1065).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata ».

È iscritto a parlare il senatore Mancini, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche il seguente ordine del giorno, da lui presentato insieme ai senatori Palumbo Giuseppina, Lussu e Tamburrano:

« Considerate le gravi condizioni di insufficienza di tutte le reti delle ferrovie calabro-lucane, della Sicilia e della Sardegna, rimaste incomplete ed inutilizzate allo scopo, cui furono destinate, di congiungere il commercio e i trasporti tra i tre mari del Mezzogiorno, cioè lo Adriatico, lo Jonio, il Tirreno; il Senato della Repubblica fa voti fervidi ed insistenti che nei lavori di ammodernamento previsti nella legge in esame siano inclusi quelli necessari al potenziamento e all'utilizzazione delle linee calabro-lucane ».

Il senatore Mancini ha facoltà di parlare.

MANCINI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti, questo disegno di legge, che è all'esame della nostra Assemblea, non possiede

1948-51 - DLXXX SEDUTA

DISCUSSIONI

13 FEBBRAIO 1951

soltanto quella tale magica bacchetta di cui parlava nel suo interessante intervento il compagno ed amico Giacomo Ferrari, ma possiede ben altra fortuna, quella di vedere al posto del Ministro assente il suo Sottosegretario, un tecnico; quella di avere come avvocato di fiducia della maggioranza, cioè come relatore, un altro tecnico; e quella di avere come parte civile accanita ed agguerrita un altro tecnico *advocatus diaboli*.

Questa trinità di tecnici non è soltanto di valore eccezionale, ma è specialista in politica ferroviaria, poichè i due avvocati sono passati dal Ministero dei trasporti, e l'uno e l'altro hanno lasciato tracce luminose ed indimenticabili della loro opera. E il terzo, il Sottosegretario ai trasporti, si precostituisce legittimamente il titolo per andare oltre nella carriera politica. (*Si ride*).

Se io volessi includermi fra cotanto, senno tecnico, darei prova soltanto di presuntuosità e di inconsapevolezza. L'eclettismo è appena tollerato nelle aule giudiziarie; da questa tribuna si impone il più vigilante senso di responsabilità sia quando si censura una legge, sia quando si loda.

Il compagno Ferrari ha trattato il problema dal punto di vista tecnico, io lo tratterò dal punto di vista politico-sociale. Voglio intanto assicurare il senatore Ferrari che noi del Mezzogiorno — e credo di interpretare il pensiero dei miei compaesani — non ci illudiamo affatto sulle provvidenze della presente legge. Noi siamo tagliati fuori e quei tali tronconi, rammentati a nostro disdoro, resteranno ancora testimonianza eloquente della perenne trascuratezza dei governi. Noi del Mezzogiorno siamo convinti di non poter sperare altro che promesse e leggi inapplicabili per mancanza di stanziamenti. Storia non di oggi, storia di ieri, storia di sempre. Abbiamo finalmente acquistato la convinzione che il problema nostro non sarà risolto dai governi. Il problema è passato dalle mani dei governi alle mani delle nostre masse lavoratrici, le quali risolveranno i problemi del Mezzogiorno alla stessa guisa delle masse lavoratrici del nord. (*Approvazioni*).

Parlo a nome del gruppo dei senatori appartenenti al partito socialista italiano e voglio — a differenza di altri miei interventi — dare un ordine diverso al mio esame. Penso di elen-

care le mie obiezioni, tenendole distinte fra loro e legandole soltanto alle esigenze di una rigorosa logica giuridica e di una precisa prospettiva pratica.

Prima osservazione. La legge è quella che è: 14 articoli, che io ho letto parecchie volte per comprenderne almeno il senso reso oscuro dalla parola. Il disegno di legge non è stato elaborato secondo le sue intrinseche finalità! Pecca nella forma, nella struttura, e perfino nella stessa veste grammaticale. Nei due primi articoli è stata dimenticata la punteggiatura: 35 righe senza un punto. Si è costretti a leggerli di un fiato. Vi sono delle espressioni che appartengono al gergo scientifico, non al linguaggio scientifico. Ve ne cito una, che si ripete spesso, le « quote afferenti la costruzione ». Io ne ho intravisto il significato; ma l'espressione non lo esprime chiaramente. Io non voglio atteggiarmi a Basilio Puoti dell'occasione, e non voglio nemmeno arrivare all'esagerazione di un gran giurista, che richiedeva la estetica nella legge, almeno per dimostrare di essere gli eredi legittimi dei pandettisti romani. Penso però che le leggi — specie quelle di particolare importanza — debbono essere chiare, precise, ordinate in modo da potere essere comprese da tutti e non dai soli tecnici.

Seconda osservazione. Questa legge annulla per sempre, o per lo meno ritarda di ben 35 anni, la possibilità di una statizzazione di tutte le ferrovie rimaste nelle mani dell'industria privata.

Giovanni Giolitti fu così avveduto e lungimirante — vincendo critiche, censure, attacchi ed insinuazioni — da statalizzare le ferrovie togliendole alle avidi mani delle Società, Mediterranea e Adriatica, quando le condizioni politiche e sociali del Paese erano ben diverse. (*Commenti, approvazioni*).

Ma non si nota l'antitesi e il contrasto, che esprimono un muto rimprovero, fra la magnifica rete ferroviaria statale, dove la famiglia dei nostri ferrovieri lascia ogni giorno l'impronta del suo lavoro indefesso, indifferente al sacrificio ed alla povertà dello stipendio. *Roma locuta est*. Una stazione, che nelle linee geniali e nuove rivendica, finalmente, vicino alle mura di Servio Tullio, la suggestiva caratteristica dell'architettura moderna. E dall'altra parte le vergognose linee delle ferrovie secondarie a

gestione privata, intente soltanto allo sfruttamento del Governo, del suo personale, e dei viaggiatori, rassegnati alle più spietate vicende. Una tortura per l'Erario ed una tortura per gli utenti.

Ora il problema è di troppo grande importanza, perchè si possa trascurare. Esso è saldato fortemente a tutta la vita italiana: commerciale, industriale, economica e culturale. Io lo appellerei — senza esagerazione — il problema più essenziale; perchè esso è la base di ogni problema sociale. Il progresso e la civiltà di un Paese dipendono da questo problema. Potremmo parafrasare un vecchio proverbio esclamando: dimmi come viaggi e ti dirò chi sei.

A mio avviso, date le somme astronomiche che lo Stato paga alle società, forse e senza forse, aggiungendo qualche altra somma allo stanziamento di miliardi, previsto per questa legge, avrebbe potuto riscattare tali reti risolvendo una buona volta il problema, che oggi si avvia verso difficoltà maggiori.

Comunque le mie non sono ipotesi o affermazioni campate in aria. Mai più — signori — si presenterà allo Stato un momento più favorevole.

Vi è o non vi è una ostinata inadempienza agli obblighi contrattuali da parte delle società concessionarie? Ed allora perchè non porle in mora nominando subito un Commissario governativo, onde iniziare la procedura per la nazionalizzazione? Badate, signori del Governo, che commettete un gravissimo errore, badate che questa legge è una legge pericolosa; perchè porta la spugna sulle inadempienze di queste società.

Avete scritto, come avete affermato nella relazione ministeriale, che il motivo principale della grave crisi che travaglia queste società è dato dal costo del combustibile, dell'energia elettrica, e delle materie di consumo? Le società sono in crisi, lo dite voi stessi, e questa crisi non solo è irrisolvibile da parte delle società, ma si accentua giorno per giorno. Orbene, perchè interviene lo Stato a risolvere la crisi e non usufruisce invece della crisi e della inadempienza per procedere alla statizzazione? Misteri, o meglio esigenze di politica antiproduttiva, tristi amori con il capitalismo?

Ma vi è una terza ragione, che consiglierebbe il riscatto: il deprezzamento della moneta. La inflazione rappresenta il privilegio dei debitori.

Queste tre condizioni, dovute alla situazione economica attuale, non possono essere inficcate da nessuna critica negativa. Parlano imperiose; onde superarle vuol dire schierarsi con i capitalisti e non con i contribuenti; significa preferire l'interesse del singolo e non quello della collettività!

Terza osservazione. La legge non raggiunge gli obiettivi, che si è proposti. Sembra una affermazione ardita; mentre invece è la conseguenza di un dato inoppugnabile dimenticato dai formulatori di questo disegno di legge.

Che cosa si è proposto la legge? Ammodernare, potenziare, trasformare: un triplice scopo. Ebbene, per ammodernare, potenziare e trasformare queste linee non si può fare a meno di nuove attrezzature, di nuovi materiali rotabili, di nuovi e moderni impianti. E allora vi domando: avete tenuto conto degli aumenti intervenuti recentemente ed in misura sempre crescente sul mercato nazionale ed estero, per cui il vostro piano finanziario è, allo stato, completamente sconvolto?

I prezzi — smentite se potete — sono ben diversi da quelli, che erano ieri allorchè avete preparato, con così poca avvedutezza, il vostro piano finanziario. La Montecatini e la Pirelli partecipano ad un'antipatriottica gara di aumenti. Voi lo sapete. Il mercato nero si è sostituito a quello libero. Avete presentato la legge sul controllo delle materie prime quando gli industriali le avevano fatte sparire.

Avete voluto il riarmo e pigliatevi pure questi prezzi, che parlano di guerra; perchè la guerra è voluta dai capitalisti, al cui servizio vi siete schierati, proprio per speculare ed arricchirsi.

Un grave ed imperdonabile errore voi avete commesso, quello di presentarci un piano finanziario infondato, annullato dalla realtà! Un piano finanziario, che frustra completamente gli obiettivi della legge.

Ascoltate. Mi servo delle vostre argomentazioni: si legge nella relazione ministeriale a pagina 1065: « nel caso in cui lo sbilancio del piano finanziario abbia a risultare d'importo superiore a quello corrispondente al massimo della sovvenzione e dei concorsi concedibili in base a questa legge, la linea sarà considerata antieconomica e non potrà essere ammessa ai benefici previsti per il potenziamento o per la trasformazione ». Ed allora se i prezzi dei mate-

riali hanno subito questi aumenti ed altri ne subiranno, tutte le linee dovranno essere dichiarate antieconomiche, poichè nessuna di esse potrà mai fronteggiare il peso enorme di questi prezzi; e sarebbe errore investire fondi dello Stato o dei privati in opere che non potranno ridare vita a mezzi di trasporto, che abbiano perduto la possibilità di un bilancio attivo.

Quarta osservazione. Essa riguarda la struttura della legge. Il compagno senatore Ferrari, nel suo discorso, ha richiamato la mia attenzione sulla composizione della commissione, che dovrà decidere sulla estensione dei benefici alle diverse società. Concordo con la sua critica. E vado oltre. Non mi fermo perciò sul criterio di composizione, sulla opportunità di deferire a questa discreditata commissione così delicate valutazioni, sul numero imponente di funzionari e quindi su questo spesso alone di burocrazia. Non voglio sottovalutare quella delega di pieni poteri al Ministro e l'inutilità del gravame al Parlamento. Voglio soltanto investire il criterio strutturale e intempestivo di queste deliberazioni, che riguardano la scelta delle società da beneficiare.

Avete attuato una posposizione pericolosa. Avete creato una legge senza conoscere quali e quante siano le società cui la legge dovrebbe applicarsi. Avete posto — come comunemente si dice — il carro dinanzi ai buoi. Prima di avere il fatto concreto, voi create la legge, che deve risolverlo. Si naviga in pieno caos. La norma, che precede il fatto. Si violano i principi più elementari di propedeutica giuridica.

Si doveva procedere prima alla classificazione delle aziende e delle linee. Due categorie: quella delle società, che non potevano essere beneficiate. Un'altra delle società, che avrebbero dovuto usufruire di questa legge. Categoria questa rigorosamente selezionata, senza favoritismi e senza speculazioni elettorali.

Il mio grido di allarme non vi arrivi sgradito. Non viviamo nel mondo della luna, ma in quello scottante e pericoloso della realtà politica: quando si profilerà una minaccia di soppressione, popolazioni, interessati, parlamentari si agiteranno incompontamente e guai a scontentarli. La legge cederà ai criteri politici, invece di obbedire ai criteri economici... e chi pagherà sarà sempre lo Stato.

Ma voglio allarmarvi ancora di più. Queste società sono tutte costituite a capitale azionario, cioè anonimo, onde noi ignoriamo se qualche possessore di pacchetti di azioni sia nel Senato o nella Camera. Ora tutti questi pericoli sarebbero stati eliminati se prima di formulare la legge si fossero stabilite le due categorie. Di conseguenza oltre a rendere omaggio al criterio giuridico del fatto concreto, si sarebbe dato alla legge un piano finanziario preciso e determinato: mentre ora si naviga nell'indeterminato.

Onorevoli colleghi, io voglio appellarmi ai giuristi, che siedono in questa Assemblea ed invocare il loro intervento su questa eccezione, la cui trascuranza apre la via a tutti i peggiori sospetti. Comunque io pretendo una categorica ed esauriente risposta dal Sottosegretario, dal relatore, e non mi stanco di prevenire i senatori, che si corre il rischio di approvare una legge per casi indeterminati, ipotetici, quando il diritto è chiamato a regolare soltanto i rapporti reali.

Ed un ultimo avvertimento che mi viene suggerito dagli interventi dei senatori sardi: l'onorevole Azara, l'onorevole Oggiano, così accorato, e l'onorevole Mastino, lustro di quella Isola, che io amo, vi hanno lanciato il loro grido di allarme. Se le cose rimarranno come è previsto nel disegno di legge, si scateneranno lotte ed agitazioni, che creeranno ostacoli e renderanno problematica l'applicazione della legge.

Quinta osservazione. Si riferisce all'articolo 12 ed agli articoli 13 e 14 del disegno di legge. In ordine alle interpretazioni di tali disposizioni aspetto una chiara e precisa risposta da parte del Ministro, o da parte del relatore. Sono articoli un po' oscuri, per cui la glossa abbandonata a se stessa, potrebbe diventare assai pericolosa. Occorre, con franchezza, precisare la estensione della facoltà delle ipoteche, prevista per le società concessionarie. Ove si concedesse, in questo campo, un'illimitata libertà alle società, le sovvenzioni statali resterebbero senza alcuna garanzia, mentre il complesso patrimoniale delle società rappresenta la garanzia privilegiata e sicura del contributo statale.

Il compagno Ferrari ha interpretato la disposizione dell'articolo 12 in senso liberista. Io voglio augurarmi il contrario, tanto la cosa mi

sembra grave; in quanto si lascerebbe completamente indifeso lo Stato.

Lo Stato si trova di fronte a società, le quali conoscono l'illecito ed il quasi illecito e non hanno scrupoli per giungere ad evadere dai loro obblighi. Occorre tener fermo. I beni dei debitori debbono essere garanzia dei creditori. In difetto di tale garanzia i denari del contribuente italiano, così vessato, andrebbero ad impinguare i dividendi dei capitalisti azionari. È una illusione infatti ritenere che il contributo dello Stato alle società concessionarie possa un giorno ritornare allo Stato. Non contribuite ad aiutare questa frode. Quel decreto-legge del luglio 1947 lo conoscete?

CORBELLINI, *relatore*. Lo conosciamo.

MANCINI. E non vi dice proprio nulla? Non vi rende per lo meno perplessi con la sua applicazione alle limitazioni ipotecali? Comunque non basta riferirci al decreto per avere il diritto di chiederne l'applicazione.

Io sento il dovere di prevenirvi; poichè mi accorgo che il diritto è stato compromesso o eliminato del tutto dal monodeismo della tecnica.

Non si creino privilegi delittuosi, perchè i privilegi di qualsiasi genere i capitalisti se li sanno creare da loro attraverso tutte le vie. Quel viaggio di andata e ritorno, cui sottoponete le sovvenzioni, potrebbe interrompersi; perchè, con il principio della libertà delle ipoteche, i contributi, erogati alle società, non ritorneranno mai alla base, particolarmente trattandosi di società per azioni. Le quali, giovandosi di tale loro carattere, potranno più facilmente sottrarsi ai loro impegni.

Intelligentibus pauca. Io non chiedo altro che la massima diligenza. Garantite i danari dell'erario, che sono frutto di sacrifici e spesso di rinunzie al companatico, come se garantiste i vostri danari.

Sesta osservazione. Quali sono le cause della crisi delle società concessionarie? Secondo la relazione ministeriale, ratificata dalla relazione, del mio amico Corbellini, la crisi è dovuta all'alto costo del combustibile, dell'energia elettrica e delle altre materie di consumo. Cito a memoria e mi lusingo di non sbagliare. Comunque, vorrete correggermi. Ebbene, io domando: perchè non si è cercato in tutti i modi e in tutte le maniere di realizzare la consueta pre-

cettistica del ministro Pella? Il quale non ha fatto altro che raccomandare, con parola profetica, investimenti diretti a creare impianti idro-elettrici dovunque? Perchè non si è tradotto in pratica questo monito?

Se si fossero realizzati investimenti di tal genere, si sarebbe ottenuta la sostituzione della energia elettrica al carbone con la conseguente diminuzione delle spese di gestione, e sarebbe diminuito — a causa della maggiore produzione — lo stesso prezzo dell'energia elettrica.

Anche la politica dei trasporti deve essere orientata verso gli investimenti produttivi e verso la massima utilità collettiva. È necessario porre fine ad una politica di protezione del grosso capitalismo industriale e terriero, e cercare di sollevare una non più tollerabile situazione di miseria, che travaglia il popolo italiano.

Occorre una buona volta articolare la nostra politica economico-finanziaria, cui appartiene anche questa legge, su di una serie differenziata ed elastica di interventi pubblici per superare le strozzature monopolistiche e superare ogni avvittamento inflazionistico.

La politica, la cui finalità è il rovesciamento di questa situazione di stagnazione e di miseria, in cui il Paese è mortificato, con l'avvio alla risoluzione di alcuni dei problemi storici di struttura dell'Italia, primo quello meridionale: il quale, nel suo processo di sviluppo, è suscettibile non solo di assorbire la disoccupazione esistente, cioè il grave morbo del nostro Paese, ma di creare un problema di insufficienza di mano d'opera.

Ho parlato del Mezzogiorno. Debbo dirvi qualcosa su questo tema inesauribile, che rappresenta la mia idea fissa. Ebbene, esiste una situazione nel Mezzogiorno e nelle isole, davvero angosciosa. Non parlo della Sardegna. La Sardegna mi è cara quanto la Calabria ed ognuno ne conosce il motivo. Ne ha parlato Azara, ne ha parlato il mio amico Oggiano e ne parlerà Pietro Mastino: i romantici della protesta. In Calabria si dice: protesta, protesta, dove cade ci resta. La vostra protesta resterà in quest'Aula e vanirà con le vostre parole. Il Governo ne ha sentite tante e non se ne preoccupa, perchè non le teme. La protesta parolaia è rassegnazione ed impotenza.

Ci è la Sicilia. Sicilia e Calabria, Sicilia e Mezzogiorno, non sono separati. Lo stretto di Messina non è lì per separare; ma per fare più belle le due sponde. Ebbene, il problema dei trasporti da Napoli a Reggio Calabria si è fermato sulla soglia del secolo passato. Due linee, che seguono le rive del Tirreno e dello Jonio e niente più. Il mio amico e compagno, senatore Priolo, fece votare un ordine del giorno per il doppio binario e la sua elettrificazione, lo firmai pure io, e resterà un bel ricordo storico per i posteri.

L'erario oggi regala 250 miliardi al riarmo per bontà e grazia del Governo democratico cristiano. Si va verso la morte, non verso la vita. Con questi 250 miliardi avremmo rinnovato l'Italia!

Resta intanto la sete truffaldina delle calabro-lucane. Un progetto, questo, ben ideato, che avrebbe potuto risolvere il nostro problema. Di quel progetto iniziale non sono rimasti che quei tronconi, di cui ha parlato il compagno Ferrari. La vita ha di queste sorprese ed il Mezzogiorno e la Calabria, in specie, ne conoscono tante e tante più amare del veleno.

Che vale recriminare? Il Mezzogiorno di ieri si contentava delle rutilanti bolle di sapone, quello di oggi con le sue masse lavoratrici, che vogliono vivere in Patria lavorando, sa lottare, sa rivendicare i suoi diritti, e vincerà. Ma torniamo al nostro tema.

Che cosa dovrei dire, o signori, su questo tema? Ne ho parlato tante volte, per cui stasera posso darmi il lusso di dare la parola ad altri.

Do la parola ad un giornale di Cosenza, che pubblicò, in data 8 febbraio, la protesta di molti cittadini facendola seguire da un commento, che mi piace inserire su questo mio intervento, dove la voce del cittadino che protesta, arriva gradita, perchè voce di sincerità.

Non vi spaventate, signori del Governo, il « Giornale di Calabria », che leggo, non è socialista, nè comunista :

..... « Già altre volte abbiamo parlato, su questo foglio, dei disservizi e dei soprusi consumati quotidianamente dalla Società calabro-lucana in danno dei nostri viaggiatori, e nel numero scorso riportammo una nota del 24 luglio 1902, in cui si dice chiaramente del sistema usato dalla sullodata Società nell'esercizio

delle ferrovie ottenute in privativa dall'imprudenza governativa d'altri tempi.

« Cinquant'anni sono passati dal 24 luglio 1902, ma niente è mutato. Allora la Calabro-lucana gestiva la linea Cosenza-Sibari, costringendo i viaggiatori in scompartimenti definiti dall'articolista dell'epoca " fetidi cellulari ".

« Oggi gestisce la linea Cosenza-Catanzaro e Cosenza-Camigliatello, ospitando i suoi clienti in vetture-porcile.

« Allora la " affluenza dei viaggiatori era sempre superiore ai posti disponibili ". Oggi non esistono quasi posti a sedere sulle sgangherate vetture, che, a mo' di tradotte di deportazione, ospitano pietosamente intere popolazioni umane.

« Passa il tempo. Ai dirigenti di cinquanta anni fa saranno succeduti nuovi dirigenti; ma il sistema non cambia. Anzi migliora, nel suo unico intento di sfruttare con spietato spirito coloniale la sinecura, che il Governo di mezzo secolo fa concesse inopportunamente e quello attuale continua a mantenere e a potenziare — quando occorre — con finanziamenti e agevolazioni di ogni sorta.

« Quando poi si pensa ai disservizi in genere, che, dalle fermate irregolari o insufficienti, alla carenza assoluta di ogni minima pratica igienica, costituiscono il completamente del paradiso dei poveri viaggiatori, viene fatto di ritenere che non si tratta ormai di solo egoismo speculativo, ma di delittuoso insulto, di vero vilipendio alla dignità della nostra gente.

« E che si tratti di difetto costituzionale della Società lo dimostra l'identità dei trattamenti che la Calabro-lucana usa sui torpedoni esplicitanti servizio di linea in degna concorrenza alle vetture dallo scartamento ridotto.

« A mali estremi, estremi rimedi. Noiosterremo con ogni mezzo la nostra aspirazione di emanciparci dal giogo di una privativa unica più che rara nella sua esosità ».

Onorevoli colleghi, non commento, non aggiungo nulla. Parla il popolo. I rappresentanti del popolo hanno — in democrazia — il dovere di ascoltare e di esaudire. A me non resta che concludere.

Questa legge non può essere votata da noi socialisti, e non può essere votata, perchè essa

annulla la nazionalizzazione di queste reti, reclamata dal popolo; perchè questa legge non risolve il problema, ma lo esaspera; perchè questa legge giova soltanto alle società; perchè questa legge trascura ed estromette dalla possibilità di benefici tutto il Mezzogiorno d'Italia; perchè questa legge conferma la politica antiproduttivista del Governo, politica che mortifica le esigenze, gli interessi, il grido di miseria delle nostre masse lavoratrici: la falange dei senza lavoro, che non si affronta con la « Celere », o con le leggi-corazza delle casseforti degli speculatori e dei capitalisti, ma con i piani di lavoro e di collocamento.

Queste parole non sono mie: a Cesare quel che è di Cesare, queste parole sono del cardinale Schuster nella pastorale diretta ai quaresimalisti della Lombardia. (*Vivi applausi dalla sinistra e molte congratulazioni*).

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

GENCO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario di Stato, mi sia consentito esprimere il mio disappunto e la mia meraviglia perchè nella discussione di un così importante disegno di legge che investe, senza che ciò appaia nel titolo o nel contesto del provvedimento in esame, la delicata materia dei rapporti tra strada e rotaia, mi è parso vedere un certo disinteresse da parte degli onorevoli colleghi. Abbiamo ascoltato la parola accorata di colleghi delle zone cosiddette depresse, che hanno tutti espresso la loro preoccupazione di veder soppresso questo o quel tronco di linea ferroviaria. E certo le loro ansie sono pienamente giustificate perchè in alcune zone dove manca tuttora una completa, perfetta e moderna rete di comunicazioni stradali, queste ferrovie secondarie rappresentano l'unico mezzo di vita, l'unico collegamento con le grandi arterie ferroviarie o stradali. Sopprimere un tronco ferroviario in tali zone può significare un ritorno indietro di mezzo secolo, ed un enorme danno per le nostre laboriose e silenziose popolazioni rurali, che salutarono con gioia l'apparire del binario, anche se percorso talvolta da trenini claudicanti trainati da piccole locomotive che il nostro buon popolo nel suo fine umorismo chiamava qui caffettiera, altrove zampa di legno, o in altre maniere. E la Commissione ha anticipato queste ansie tan-

to da voler aggiunto, all'ultimo comma dell'articolo 6, che « la soppressione delle linee anti-economiche dovrà essere autorizzata con apposita legge ».

Questo disegno di legge è stato oggetto di critiche non sempre serene, qui e fuori di qui. Una rivista intitolava un commento al progetto così: « Il pubblico denaro deve essere impiegato produttivamente ». Nessuno di noi, ritengo, può in materia di pubblico denaro pensarla diversamente. Da alcuni colleghi della sinistra e in particolare dal senatore Ferrarini, che mi duole di vedere assente, si è parlato addirittura di elargizione di miliardi alle società concessionarie, come di un grazioso regalo (e ciò è stato ribadito dall'oratore precedente, senatore Mancini), fatto a capitalisti da un Governo strumento del capitalismo, nemico o quasi della classe operaia, dimenticando che le somme, che saranno impiegate per attuare il disegno di legge, serviranno per lavori o forniture di nuovi mezzi per produrre i quali, per impiantare i quali, occorre impiegare mano d'opera, e quindi, in definitiva, questo denaro andrà non solo a migliorare le comunicazioni secondarie, ma ad attenuare, sia pure modestamente, la crisi di certe industrie, ed il conseguente disagio degli operai.

Io ho l'impressione che qui vi sia di mezzo un grosso equivoco, e mi corre l'obbligo di chiarirlo preliminarmente. Il nostro egregio relatore, collega Corbellini, che in materia è veramente maestro, ha tralasciato di aggiungere alla sua relazione una premessa atta ad illustrare all'Assemblea l'istituto della concessione. Non vi sembri presunzione se, modestamente, io tenterò di chiarire alcune idee, sulle quali mi sembra vi siano delle incertezze. Con l'istituto della concessione lo Stato, anzichè provvedere direttamente a certe comunicazioni, delega i suoi poteri ad un concessionario, cioè ad un privato o ad una società, che si assumono l'obbligo di progettare, impiantare, mantenere e amministrare una via di comunicazione, con l'autorizzazione a percepire determinate tasse da coloro che se ne valgono. Il concessionario di una ferrovia (questo è importante) non è nè proprietario, nè usufruttuario, nè locatario; non ha su di essa alcun diritto reale, perchè il demanio pubblico non può costituire oggetti di diritti di questo genere. Tutte le concessioni

sono a termine, lungo o breve, e gli obblighi ed i diritti del concessionario derivano contemporaneamente da contratti, che sono obbligatori per entrambe le parti e non possono essere modificati che di comune accordo, e da misure di polizia imposte dall'autorità in forza del suo diritto di imperio.

Teoricamente questi due ordini di disposizioni differiscono in maniera assoluta, ma in pratica è difficile distinguere la differenza. Si cerca di tenerle separate costituendo l'atto di concessione di due parti: del contratto propriamente detto, che contiene anche le clausole in cui lo Stato interviene nel diritto di gestione, e di un capitolato che raccoglie le norme di imperio. Vediamo ora le differenze che esistono tra i vari tipi di concessione. Vi sono, grosso modo, due forme diverse di concessione ferroviaria all'industria privata: primo, la concessione piena di costruzione ed esercizio di una linea ferrata; secondo, concessione della sola costruzione della linea. V'è un terzo tipo di concessione, quello di solo esercizio; ma mentre per le prime due vi sono disposizioni di carattere generale, per questo tipo di concessione non vi sono norme che fissino le modalità relative alla concessione di solo esercizio, che pure ha avuto con leggi speciali così vasta applicazione. Nel testo unico è detto solo che, alla cessione di linee secondarie appartenenti allo Stato, si provvede con legge. Questa concessione di solo esercizio è stata adottata con leggi speciali, caso per caso, applicandola alle seguenti linee: Brescia-Iseo chilometri 26 circa. Linee salentine: Francavilla-Novoli-Lecce; Novoli-Nardò; Lecce-Zollino-Nardò-Gallipoli; Zollino-Maglie-Otranto. Alcune linee delle calabro-lucane e cioè: Altamura-Matera; Castrovillari-Spezzano Albanese; Cosenza-Rogliano, nonché alcune linee costruite dalle autorità militari austriache ed italiane durante la guerra del 1915-18 e cioè: Ora-Predazzo e Calalzo-Dobbiaco.

La forma tipica, invece, e dominante delle concessioni ferroviarie comprende costruzione ed esercizio. In essa generalmente l'azienda privata studia il tracciato e lo presenta alla approvazione governativa, con la domanda di concessione, accompagnata da un piano finanziario particolareggiato, obbligatorio quante volte si richiede un sussidio. Tali concessioni

venivano accordate in passato per un periodo compreso tra 50 e 90 anni, dopo il quale linee ed impianti, escluso il materiale mobile, passano in proprietà dello Stato. Il materiale mobile è di solito di proprietà del concessionario, salvo il diritto dello Stato di acquistarlo a prezzo di stima.

Lo Stato concede nella maggior parte dei casi una sovvenzione chilometrica, che ha carattere integratore del bilancio generale presuntivo della costruzione e dell'esercizio della linea. Tale sovvenzione può essere vincolata fino ai nove decimi a garanzia delle operazioni finanziarie occorrenti per la spesa di costruzione. L'ultima quota rimane a garanzia dell'esercizio e viene corrisposta anno per anno in seguito al constatato buono andamento del servizio stesso. La sovvenzione, che era inizialmente di 1.000 lire al chilometro per 35 anni, salì a lire 5.000 per un periodo di tempo compreso tra 35 e 70 anni e quindi a lire 5.700. Leggi successive l'elevarono a lire 10.000. Le prime disposizioni, emanate nel dopoguerra, portarono la sovvenzione statale a lire 15.000 a chilometro per le ferrovie a vapore e a lire 17.000 per quelle elettriche. Queste disposizioni, per le incalzanti trasformazioni che si andavano verificando nel campo economico e finanziario, furono subito sorpassate, sicché con decreti legge del 1919, 1921 e 1923 furono portate le sovvenzioni massime chilometriche a lire 50.000, per 50 anni da attribuirsi in due tempi; lire 25.000 per la costruzione della sede e dei fabbricati e le altre lire 25.000 per armamento, completamento ed esercizio della linea. In seguito al comparire e all'affermarsi delle automotrici ferroviarie con motore a scoppio o ad iniezione, fu agevolata l'adozione di materiale ferroviario di tipo nuovo, accordando un sussidio per le esperienze. Fu poi decisa una sovvenzione supplementare di lire 8.000 al massimo per le linee da costruire a trazione elettrica e di lire 10.000 per 50 anni per le linee esistenti azionate a vapore, da trasformare a trazione elettrica o ad altri sistemi di trazione.

Per alcune linee o gruppi di linee di cui la costruzione e l'esercizio si appalesavano particolarmente onerosi, perchè sviluppatosi in zone ad economia povera (ad esempio le nostre ferrovie calabro-lucane, ferrovie sicule, ferrovie

sarde, linea Rimini-San Marino e linea Aosta-Pré Saint Didier), fu provveduto con leggi speciali ad accordare sovvenzioni chilometriche maggiori delle normali o ad effettuare il pagamento da parte dello Stato — in annualità o in capitale — della spesa complessiva di costruzione in base al conto consuntivo dei lavori o in base a corrispettivi precedentemente fissati a *forfait*. Lo Stato provvede anche per queste linee a corrispondere un sussidio di esercizio variabile da caso a caso.

È chiaro che — in seguito alla svalutazione della lira intervenuta dopo l'ultima guerra — le sovvenzioni anzi indicate risultano assolutamente insufficienti per la costruzione di nuove ferrovie in concessione all'industria privata. E per tali nuove costruzioni si è provveduto di recente con leggi speciali a determinare la sovvenzione governativa come abbiamo fatto poco fa, non ricordo se in Assemblea o in sede deliberante della 7^a Commissione, per la ferrovia Castellammare-Sorrento, per la Circumflegrea, per la Bari-Barletta, anzi per il tronco Bari-Barletta-Andria poichè la Andria-Barletta era stata costruita l'anno scorso. Per fronteggiare poi la grave situazione derivante in questi ultimi anni dal forte aumento delle spese di esercizio, si provvide alla corresponsione di sovvenzioni straordinarie di esercizio alle ferrovie concesse in base alle condizioni più o meno deficitarie in cui si effettuava l'esercizio delle ferrovie stesse; e queste condizioni sono verificate dagli organi di controllo del Ministero. Sicchè sono a mio parere infondate le osservazioni del senatore Ferrari, secondo cui il Ministero dei trasporti regala alle società concessionarie contributi rilevanti e senza discriminazione, mentre quando egli — questa è la mia interruzione dell'altro giorno — era Ministro ha distribuito oltre un miliardo per sovvenzioni alle diverse società. E suppongo che egli sia stato diligente quanto il suo predecessore e successore nell'accertare le condizioni in cui effettivamente si svolgeva l'esercizio di tali ferrovie.

Ma, onorevole Corbellini, nella sua relazione a me pare manchi un'altra cosa. Manca infatti una breve statistica dei servizi pubblici di trasporto in concessione, che valga a dare

una idea generale dell'importanza e dell'estensione di tali servizi. Cercherò di esporre in breve un quadro generale di tali trasporti. Premetto che durante le ultime operazioni belliche furono arrecati alle ferrovie in concessione danni valutati in complesso in circa lire 20 miliardi, in gran parte riparati, e dico in gran parte, perchè vi sono a tutt'oggi delle linee il cui esercizio è rimasto totalmente sospeso, per un totale di circa 257 chilometri a scartamento ordinario e chilometri 240 a scartamento ridotto.

Vi è poi da esaminare la consistenza della rete ferroviaria esercitata dall'industria privata e le sue caratteristiche tecniche. Questo quadro è importantissimo, perchè vi accorgete, onorevoli colleghi, come questa rete delle ferrovie concesse è ancora arretrata e, in moltissimi casi, nelle condizioni in cui si trovava al momento della costruzione e dell'inizio dell'esercizio che, per molte linee, risalgono a mezzo secolo fa all'incirca. Nell'anno 1947 il Ministero non ha ancora provveduto a aggiornare questi dati per gli anni successivi. Vengono esercitate dall'industria privata n. 142 linee ferroviarie per un totale di chilometri 5.192 così ripartiti: n. 77 linee a scartamento ordinario per chilometri 2.430,465; numero 65 linee a scartamento ridotto per chilometri 2.761,764. I tronchi a doppio binario sono ben poca cosa e precisamente: chilometri 118,194 a scartamento ordinario e chilometri 10,718 a scartamento ridotto. Prego i colleghi di riflettere sulle cifre seguenti e particolarmente sul modo come esse sono ripartite: a scartamento di metri 1,10 numero di linee tre, per chilometri 47; a scartamento di metri 1, linee numero nove per chilometri 196; a scartamento di metri 0,95 numero delle linee 43 per 2.518 chilometri. Quindi metà della rete delle ferrovie concesse è a scartamento ridotto, di metri 0,95. Ripetendo, il totale delle linee a scartamento ridotto è 2.761 chilometri e quello delle linee a scartamento normale è di chilometri 2.430.

Ma c'è qualcosa di importante da far rilevare: la consistenza del materiale mobile di queste ferrovie. Onorevoli colleghi, dalla statistica fatta dal Ministero dei trasporti risulta che le linee ferroviarie esercitate dall'industria

1948-51 - DLXXX SEDUTA

DISCUSSIONI

13 FEBBRAIO 1951

privata, in base al sistema di trazione, si ripartiscono così:

A vapore	Km.	1.521,388
A vapore e con automotrici	»	2.143,247
Con sole automotrici	»	37,287
A trazione elettrica	»	1.490,277

Totale Km. 5.192,199

Poco meno di un terzo della rete è dunque esercitata a trazione elettrica. Risulta inoltre che su dette linee sono ora in servizio nientemeno che 549 locomotive a vapore, e queste locomotive a vapore, se sono tutte come quelle della Bari-Barletta, che ancora continuano a camminare con convogli a velocità massima di 15 chilometri orari, sarebbe veramente ora di toglierle di mezzo. Vi sono ancora in circolazione molte vetture viaggiatori a due assi: 1.110 contro 788 vetture a carrelli! Ma l'esercizio di queste ferrovie è stato abbastanza complesso se ha dato luogo nel 1947 ad una entità di traffico rappresentata da un totale di viaggiatori trasportati pari a 225.227.127 e ad un totale di merci trasportate pari a tonnellate 7.678.024.

Spese di esercizio. Dalle statistiche che vi sto facendo risulta che le ferrovie attive sono soltanto sette, mentre quasi tutte le altre hanno coefficienti di esercizio variabili tra 1,10 e 3. In particolare la maggior parte delle linee concesse ha un coefficiente di esercizio superiore a uno e mezzo, il che vuol dire che il rapporto tra le spese di esercizio e i prodotti è superiore all'unità, cioè le spese superano di molto i prodotti, almeno di una volta e mezzo. In particolare voglio fermarmi a considerare la situazione di alcune ferrovie che interessano me personalmente, perchè percorrono zone della mia regione, e interessano anche alcuni dei colleghi che sono intervenuti. Le ferrovie del sud-est, di fronte ad un totale di spese di un miliardo e 455 milioni hanno un totale di prodotti di 729 milioni con un coefficiente di esercizio dell'1,99, cioè le spese di esercizio sono esattamente il doppio degli introiti. Se si tiene conto che le spese del personale sono circa il 60 per cento delle spese totali di esercizio, risulta che con i prodotti della gestione non si riesce neanche a pagare il personale.

TROIANO. Si dovrebbero nazionalizzare.

GENCO. Ne parleremo dopo. Ferrovie complementari sarde: hanno un totale, onorevole Mastino, di 559 milioni di spese di esercizio e un totale di prodotti di 194 milioni. Qui il coefficiente di esercizio è molto vicino a tre, nientemeno che 2,87. È chiaro che queste linee non possono che essere inattive, perchè si svolgono in zone ad economia povera ed è dovere dello Stato di mantenerle quale che sia il loro coefficiente di esercizio.

CORBELLINI, *relatore*. Però bisogna migliorarle.

GENCO. Ferrovie sicule.

CORBELLINI, *relatore*. Parla di quelle dello Stato che sono più belle.

GENCO. Linee Siracusa-Ragusa e Bivio Giarratana-Vizzini: 103 milioni di spese, 32 milioni di prodotti, coefficiente di esercizio 3,21. Ferrovie calabro-lucane: un miliardo e 241 milioni di spese di esercizio, 576 milioni di prodotti, con un coefficiente di esercizio di 2,12.

Tralascio l'enumerazione delle molte altre ferrovie, delle quali ve n'è anche qualcuna che si svolge in zone dell'Alta Italia, e che è passiva. Il che ancora una volta dimostra che, se ferrovie che si svolgono in zone economicamente migliori delle nostre sono passive, a maggior ragione lo debbono essere le nostre, le quali si svolgono in zone economicamente povere. Comunque esse servono a mantenere in piedi una economia che andrebbe altrimenti in isfacelo.

Dovrei dare un cenno statistico circa le tramvie extraurbane. Dirò che la differenza tra le tramvie extraurbane e le ferrovie secondarie concesse consiste unicamente nella sede, e quindi nel sistema di concessione. Perchè, mentre le ferrovie concesse sono state date in concessione dallo Stato, le tramvie extraurbane, le quali viaggiano per lo più in sede non propria, ma in sede stradale, dato che le strade sono di proprietà delle Province, dello Stato e dei Comuni vengono assegnate in concessione da uno di questi enti o da più enti consorziati.

Solo a titolo di cronaca aggiungerò che la rete tramviaria extraurbana nel 1947 era costituita di 103 linee a scartamento ordinario per un totale di 1390 chilometri circa, mentre la rete a scartamento ridotto era formata da 48 linee per un totale di 678 chilometri.

Tralascio, perchè a leggere tutte le cifre ci vorrebbe molto tempo e non voglio abusare della pazienza di nessuno, i dati relativi alle ferrovie concesse che riguardano la pendenza, le curve, le velocità massime. Vi sono linee ad aderenza normale con pendenze che vanno fino al 60 per mille e con veicoli che vanno alla velocità massima di 25 chilometri l'ora. Ce ne è una che raggiunge la velocità massima di 18 chilometri l'ora. Queste ferrovie costituiscono ben il 70 per cento della rete concessa.

Per esempio, la linea Ora-Predazzo, ferrovia elettrica, è esercitata ad una velocità massima di 25 chilometri all'ora; ferrovia elettrica Porto San Giorgio-Fermo-Amandola, velocità massima 25 chilometri all'ora ed è una ferrovia che si sviluppa per parecchi chilometri in terreno poco accidentato.

JANNUZZI. Anche la Trento-Malè, 20 chilometri all'ora!

GENCO. Gioia Tauro-Cinquefrondi, 35 chilometri all'ora.

Se il nostro relatore avesse corredato la sua relazione di questi dati, il Senato avrebbe avuto motivo di riflessione. Le statistiche che ho enunciato dimostrano in modo evidente in quali condizioni trovasi tuttora la rete delle ferrovie concesse.

I rimedi: nazionalizzazione? Dice il senatore Ferrari, nazionalizzazione; fa eco il collega Mancini, nazionalizzazione. A questa tesi ha replicato con cifre il collega Borromeo. Non spenderò altre parole. Voglio solo aggiungere che in linea teorica la parola non mi spaventa affatto; che se un disegno di legge sulla nazionalizzazione avesse il taumaturgico potere di trasformare di colpo le ferrovie, lo voterei con entusiasmo, anzi lo proporrei forse anche io stesso. Ma siccome questo non è possibile, mi domando ancora: lo Stato potrebbe, nazionalizzate le linee concesse, rinviare questo problema dello ammodernamento senza compromettere l'economia della zona servita? Lo Stato si troverebbe a dover pensare ugualmente alla trasformazione delle ferrovie concesse, così come, a mio parere, non può, onorevole Sottosegretario, procrastinare oltre la risoluzione del problema delle ferrovie statali.

So di uscire dall'argomento, ma mi si consenta a questo riguardo di domandare all'onorevole Battista quando e come si vorrà conti-

nuare nel lavoro di riassetto della rete ferroviaria statale. Perchè da parecchi mesi a questa parte nulla si è fatto e nulla si sta facendo, all'infuori della inaugurazione della lussuosa stazione di Roma, che però non può servire ad accelerare o migliorare la marcia dei treni. All'infuori dell'elettrificazione del tronco Messina-Barcellona nessun altro lavoro, per quel che mi consta, è in corso, ed in questo campo della trazione elettrica noi siamo rimasti molto indietro rispetto alle ferrovie delle altre Nazioni di Europa. Risparmio per brevità ogni e qualsiasi confronto, ma intendo affermare in questa occasione che solo per questa strada potremo ridurre i pesanti disavanzi del bilancio delle Ferrovie dello Stato.

Ma torniamo all'argomento. Il senatore Mancini ha parlato di nazionalizzazione ed ha detto anche che questo disegno di legge allontana il problema della nazionalizzazione. Signori miei, la nazionalizzazione, trascorso un certo periodo minimo dall'inizio della concessione, previsto da ogni capitolato, è sempre possibile, soltanto che lo Stato deve pagare un certo riscatto. Ora, non sono riuscito ad impiantare nessun calcolo per sapere quanto può costare questo riscatto, perchè le concessioni sono scaglionate nel tempo quanto alla loro fine, e il riscatto è variabile a seconda della scadenza delle diverse concessioni. Ritengo tuttavia che sia una cifra molto, ma molto superiore alla somma che questo disegno di legge richiederà per l'ammodernamento delle ferrovie.

Col disegno di legge in oggetto lo Stato proprietario delle linee concesse (e sottolineo queste parole) si accolla il 50 per cento della spesa per la trasformazione degli impianti o dei sistemi di trazione, mentre il rimanente 50 per cento l'accolla ai concessionari. Per le linee dell'Italia meridionale pagano rispettivamente lo Stato il 75 per cento e i concessionari il 25 per cento. Io dubito, onorevole Corbellini, che i concessionari si assoggettino a questa spesa, data la crisi in cui versano tutti i trasporti ferroviari, compresi quelli in concessione. Mi auguro anzi che le aziende private, che hanno finora non senza sacrificio — bisogna avere il coraggio di riconoscerlo anche a rischio di divenire impopolari — assicurato i traffici nelle zone generalmente più depresse del Paese, continuino a fare il loro dovere e non deludano le

aspettative delle popolazioni servite. Ma penso che le aziende potranno attingere i rimanenti capitali occorrenti alla trasformazione soltanto se ci sarà la garanzia sussidiaria dello Stato agli istituti di credito a ciò autorizzati; perchè, onorevoli colleghi, nessuno fa del credito ad aziende che sono in crisi ed il cui riassetto è, a mio parere, assai lontano. Ho già avuto occasione di dire, nella discussione del bilancio dei Trasporti, che l'espansione dell'automezzo provoca una emorragia continua nel traffico ferroviario, e tutti i miglioramenti degli impianti o del servizio potranno attenuare, non mai eliminare le perdite: ciò sia per le ferrovie esercitate dallo Stato e sia — e in più larga misura — per le ferrovie concesse, per lo più a limitati percorsi. Di fronte alla importanza degli interventi statali dell'ordine di grandezza di alcuni miliardi — e il disegno di legge non è preciso quanto all'importo globale dei contributi — se da una parte sta, in attivo, la mutabilità della economia delle zone servite, che indubbiamente risentono benefici sempre maggiori, dall'altra sta, in passivo, il continuo aumento dei costi di esercizio delle ferrovie concesse di fronte all'aumento complessivo del traffico, aumento che d'altronde viene in massima parte assorbito dalle autolinee poste al servizio dei viaggiatori e soprattutto delle merci, le quali sono preferite soprattutto per i brevi percorsi concessi e per la riduzione dei trasbordi.

Ecco qui la grave situazione di crisi che risente il settore delle ferrovie concesse, ma anche e certo in misura maggiore quello delle ferrovie statali. Nel primo caso (ferrovie concesse) la situazione ha messo in condizioni difficili quasi tutte le società. Nel secondo caso (ferrovie statali) la situazione ha portato a disavanzi sempre crescenti e che per l'anno decorso si aggirano intorno ai 60 miliardi. Il Governo è venuto incontro alle ferrovie concesse con i provvedimenti più vari, man mano che se ne è appalesata la necessità.

Certo è che, mentre oggi l'interesse pubblico richiede mezzi di trasporto rapidi e moderni, elettrificati o motorizzati, ciò non può avvenire nel vasto settore delle ferrovie e tramvie concesse all'industria privata, gravate da anni di disavanzo ed impossibilitate a trovare crediti per le somme necessarie agli indispensabili ade-

guamenti. Ecco quindi il dovere dello Stato di intervenire, il che è stato lodevolmente fatto con questo disegno di legge.

Vi è, onorevoli colleghi, un dilemma ferreo, trasformarsi o perire. Per molte ragioni, soprattutto di carattere sociale, politico ed economico, dobbiamo escludere la seconda ipotesi. L'esperienza ci dimostra che, salvo vecchissime linee, per lo più tramviarie, a scarso traffico, sostituibili vantaggiosamente con servizi automobilistici o filoviari, nessuna delle linee attualmente in servizio potrebbe essere soppressa senza grave danno. Ciò a prescindere dalle lamentele e dalle proteste fondate delle popolazioni servite, che sono sempre pronte a fare atti di accusa e lanciare diatribe contro le società, che assistono alla propria agonia, combattendo aspre battaglie per tirare fiato. Ma se si minaccia la chiusura della ferrovia o tramvia, o peggio ancora se la chiusura avviene, si levano dimostrazioni o proteste come se si attentasse all'integrità del territorio, sminuendolo di dignità e danneggiandolo in modo irrimediabile.

Ecco perchè la Commissione unanime ha voluto dare al Parlamento la responsabilità di ogni mutamento in questo senso (ultimo comma dell'articolo 6). Onorevole Sottosegretario, mesi fa presentai una interpellanza relativa alla minacciata soppressione della ferrovia Spoleto-Norcia. Ella nel rispondermi ebbe a dire che non si pensava affatto alla chiusura dell'esercizio di questa ferrovia. Pure mancò poco che non vi si addivenisse. Si sente dire che al Ministero vi sono piani per la soppressione di questa o quella linea solo perchè antieconomica. Questa preoccupazione hanno espresso con accorata e alata parola i colleghi Azara ed Oggiano. Il Ministero si guardi bene dall'aver il triste privilegio di chiudere una ferrovia e di abbandonare così delle popolazioni rurali. Da più parti si sostiene che le ferrovie tendono a conservare il monopolio del traffico di cose e di persone, in ciò favorite dalla politica del Ministero dei trasporti. Niente di più errato, quando si pensi a quante autolinee il Ministero ha fatto istituire, spesso in concorrenza con le stesse ferrovie. Io non sono contro l'autolinea, che ha reso e rende tanti preziosi servizi, ma bisogna che i due mezzi, rotaia e

strada, coesistano in armonia e non in concorrenza. Chi può pensare a sostituire una ferrovia per il trasporto di masse nelle grandi città? Giornalmente le ferrovie, principali o secondarie, riversano nelle grandi città migliaia di persone, operai, impiegati, studenti. Quante decine o centinaia di automezzi occorrerebbero per simili masse? Quale ingorgo ne verrebbe al traffico stradale esterno ed urbano? Con le strade della larghezza attuale (pensate alle molte disgrazie che accadono) potete immaginare cosa accadrebbe. Ormai non si circola più, onorevoli colleghi; non si circola più sulle strade senza eccessivo pericolo. Per questo la ferrovia non ha ancora esaurito il suo compito ed è ben lungi dall'esaurirlo. Bisogna però metterla a passo coi tempi: convogli celeri e frequenti, sistemi nuovi di trazione; a questo tende il disegno di legge che siamo chiamati ad approvare.

Io non condivido totalmente l'ottimismo dell'onorevole relatore che sostiene che con il rammodernamento potranno essere ridotti a ben poco i sussidi integrativi; ma se non vi sarà un miglioramento nella misura da lui prevista, vi sarà sempre certamente una notevole diminuzione di disavanzi. Certo è che non si possono e non si debbono lasciare le ferrovie concesse, come del resto le statali, nella situazione attuale, con materiale rotabile vecchio di mezzo secolo e ridicolo per una nazione civile.

Consentitemi, onorevoli colleghi, una parola sulle ferrovie dell'Italia meridionale. Debbo fare, insieme al collega Rizzo, le mie riserve circa l'estensione dell'Italia meridionale a zone che con essa non hanno niente a che vedere. In queste zone, prevalentemente ad economia povera, le ferrovie non potranno essere attive, ma, ripeto, bisogna mantenerle lo stesso, in assenza di una rete stradale efficiente: si tratta di circa 3.000 chilometri di ferrovie, che interessano noi del Mezzogiorno e noi non possiamo restare, onorevole Sottosegretario, nello stato di inferiorità in cui siamo stati posti da oltre mezzo secolo di politica ferroviaria e stradale fatta a nostro danno.

L'onorevole Mancini ha detto che le popolazioni dell'Italia meridionale ben poco si attendono da questo disegno di legge; onorevole Mancini, noi ci siamo occupati tempo fa di un disegno di legge che riguardava materiale rota-

bile per le ferrovie calabro-lucane. Sono dolente che questo materiale non sia ancora entrato in servizio, ma non per colpa del Governo, per colpa invece di alcuni organismi burocratici del Ministero dei trasporti. Ma sono anche lieto di dirle che non è vero che l'Italia meridionale non sia in cammino. Qualche anno fa per venire da Bari alla sua Cosenza si impiegavano diverse ore; non era possibile fare un percorso su strada rotabile. Oggi con l'inaugurazione avvenuta nell'agosto scorso della strada litoranea jonica, da Bari a Cosenza si va in poco più di tre ore. Era un sogno soltanto pochi anni fa! Ed io che sono stato in Calabria due volte in questi ultimi mesi ho visto i grandi lavori che fanno nelle sue zone, onorevole Mancini. Sono chilometri di strade nuove, sono chilometri di strade depolverizzate. L'Azienda della strada sta depolverizzando in questi giorni parecchie strade intorno a Cosenza: ho visto io i lavori della Sibari-Cosenza; questi sono lavori che vanno indubbiamente a sollievo dell'economia locale. Io le posso dire, onorevole Mancini, che quindici giorni fa la Cassa del Mezzogiorno si è riunita per decidere contributi da assegnare alle varie province d'Italia per la costruzione di nuove strade o per la depolverizzazione di quelle esistenti. Se la mia provincia di Bari ha avuto due miliardi per questi lavori, ho motivo di ritenere che la sua regione non sia stata trattata da meno. Si incomincia a camminare, onorevole Mancini: bisogna avere fede nel nostro avvenire; bisogna pensare che noi ora abbiamo due doveri: se abbiamo il dovere della difesa militare abbiamo anche e soprattutto il dovere della difesa sociale, che si realizza attraverso opere nuove, attraverso cantieri di rimboschimento, cantieri stradali, attraverso una infinità di opere che il Governo mette man mano in cantiere...

GAVINA. Attraverso una quantità di chiacchiere.

GENCO. Proprio ieri nel pomeriggio, onorevole Mancini, sono stato a visitare un cantiere di lavoro che si è svolto per 50 giorni nel territorio del mio paese e che continuerà per un altro mese. Vi è colà una strada che fu cominciata nel lontano 1920: mi auguro tra due o tre mesi di poter assistere alla sua inaugurazione. Non è vero che non si sia fatto e non si faccia niente. Sono stato nella sua regione ed ho visto sull'altopiano della Sila, in costru-

zione, la grande diga idroelettrica del Coscile. Tra qualche mese questa diga entrerà in funzione a dimostrazione di quanto compie il Governo.

MANCINI. Il Coscile è già in esercizio.

GENCO. Intendevo dire la diga del Mucone.

Onorevole Presidente, ho finito. Mi riservo di intervenire nella discussione dei singoli articoli e dichiaro che voterò a favore del disegno di legge. (*Applausi dal centro e congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mastino, il quale, nel corso del suo intervento, illustrerà il seguente ordine del giorno, che reca anche la firma del senatore Oggiano:

« Il Senato fa voti che, in armonia con i criteri ispiratori dell'articolo 223 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, e del regio decreto-legge 16 settembre 1926, n. 1702, le ferrovie concesse in Sardegna siano, agli effetti degli articoli 1 e 6 della presente legge, riconosciute di rilevante interesse sociale.

Il senatore Mastino ha facoltà di parlare.

MASTINO. Nei discorsi che l'onorevole Corbellini pronunziò avanti alle due Camere lo scorso anno affermò il proposito di ottenere un effettivo miglioramento delle condizioni tecniche di esercizio delle ferrovie in concessione, in modo che potessero poi vivere di vita propria. L'attuale disegno di legge, del quale lo stesso Corbellini è oggi relatore, rappresenta in sostanza l'attuazione di quel proposito seppur non posso dire il mantenimento di quella promessa.

Di fronte a un disegno di legge di codesto genere è ben naturale e giustificato l'intervento, direi molteplice, da parte dei rappresentanti al Senato non soltanto della Nazione, ma più specificamente dell'isola di Sardegna. Taluno quest'oggi, osservando come anch'io fossi iscritto a parlare, ha rilevato la inopportunità che troppe voci sarde parlassero su questo argomento. Tale rilievo, onorevoli colleghi, è giusto solo in apparenza, perchè la Sardegna, che è, anche in questa materia e in questo campo, ultima tra le Regioni italiane, perchè è quella che ha minore estensione di linee ferroviarie, la Sardegna ha, approssimativamente, 1400 chilometri di linee ferrate compresi in essi anche quelli delle linee di Stato, ma ha 900 chilometri

di ferrovie in concessione, vale a dire due terzi delle linee ferrate della Sardegna sono rappresentate da ferrovie in concessione. Ben a ragione quindi, onorevoli colleghi, la materia di questo disegno di legge è considerata dai sardi argomento essenziale. Abbiamo, in Sardegna, un complesso di ferrovie in concessione veramente antiche, anzi, posso dire vetuste, costruite in base ad una legge approvata nel '69, la cui costruzione ebbe inizio nell' '88 finite nel '93 e che sono ancora in complesso e sostanzialmente le stesse ferrovie, cioè è lo stesso materiale, abbiamo le stesse locomotive, spesso gli stessi carri ferroviari, salvo qualche riparazione e modificazione apportate in quello che è l'armamento della linea.

I maggiori inconvenienti e difetti delle nostre linee ferrate in concessione risalgono al loro impianto. Tra i progetti presentati nell'88 per le costruzioni ve n'era uno che soprattutto per determinate linee, come ad esempio per la Nuoro-Macomer, stabiliva lo scartamento normale. Un altro progetto, invece, ed è quello che prevalse, penso per ragioni politiche, prevedeva lo scartamento ridotto, che costituisce uno degli inconvenienti maggiori e una delle cause per cui le ferrovie in questione non possono vivere di vita propria. Furono poi costruite senza curare il loro collegamento, quindi non sono intercomunicanti. Mancano anche di collegamento con i porti maggiori. Questa mancanza di collegamento con i porti e di intercomunicabilità fra loro è la ragione precipua — e su questo argomento parlerò in seguito riallacciandolo all'attuale progetto — per cui le attuali linee sono passive.

Voi intendete quanto gravi siano il disturbo dei viaggiatori, ma specialmente le spese che gravano sulle merci, tanto per quelle che vengono esportate come per quelle che vengono importate, a causa, dei trasbordi dalle linee a scartamento ridotto alle linee a scartamento normale, e della necessità di procedere ripetutamente a scaricare e ricaricare le merci in arrivo fino a che non giungano a destinazione e quelle in partenza fino all'imbarco. Merci ad esempio che vadano a porto Torres dovranno essere prima depositate nella stazione di Sassari. Nè alcuno potrà mai con le nostre ferrovie ottenere un viaggio diretto di merci per

esempio fra Tempio e Cagliari. Ne consegue che il materiale rotabile, che non può essere manovrato da un capo all'altro, non può essere convenientemente sfruttato.

Ma vi è un altro grave inconveniente rappresentato dalla mancanza di coordinamento fra le ferrovie di Stato e quelle in concessione. Si è troppe volte, nei ripetuti congressi, in articoli di giornali quotidiani e di riviste, nell'agitarsi talvolta anche ansioso di questi problemi, proceduto all'indicazione di una serie di rimedi per eliminare o, per lo meno, diminuire i trasbordi. Ma praticamente non si sono compiuti passi innanzi nell'attuazione dei ventilati programmi.

Considerando la presente legge, quale il vantaggio immediato che essa potrà produrre? A mio parere esso è rappresentato dalla possibilità di immissione nell'esercizio delle ferrovie in concessione di un numero sufficiente, o maggiore, di automotrici. Ciò permetterà di sostituire alle attuali locomotive, le quali non solo sono antiche e minorate nella loro efficienza, ma rappresentano una spesa enorme di esercizio, le automotrici che richiedono una spesa di esercizio molto minore. Su questo punto quindi dobbiamo riconoscere che il disegno di legge rappresenta effettivamente una possibilità di vantaggio per la efficienza e per il miglioramento e potenziamento delle linee e del loro esercizio. Ma questo solo non può bastare. Il pericolo maggiore che io vedo in questo disegno di legge, onorevoli colleghi, è rappresentato dal fatto che, forse, si pensa di presentarlo come il massimo degli sforzi che si intendono fare perchè la Sardegna sia dotata di un servizio ferroviario sufficiente. Noi abbiamo però delle linee che attendono di essere sistemate con scartamento normale, come ad esempio la Nuoro-Macomer e la Sassari-Alghero. Abbiamo, ripeto, la necessità urgente di collegare le linee di Stato con le secondarie e queste ultime tra loro. Quindi, senza entrare nella famosa dibattuta questione che prende nome da una specie di duello tra gomma e rotaia, questione che ci porterebbe per via lontana da quella dell'esame dell'attuale progetto; senza entrare in una questione che è troppo vasta e complessa e che, d'altra parte, perchè possa essere affrontata avrebbe bisogno nei riguardi dell'isola di Sardegna di un

aumento della rete stradale, perchè anche in materia se non ultimi, siamo penultimi, ed ultima è la Lucania; senza entrare, dicevo, in questa questione, io debbo dire che il sistema ferroviario delle linee in concessione nell'Isola deve essere posto in condizione da poter affrontare la gara con i servizi automobilistici. Perchè si possa stabilire la vitalità della linea ferroviaria e di quella automobilistica dobbiamo porre i due sistemi in condizioni di poter sostenere la gara, tra di loro. Di fronte all'attuale disegno di legge noi intendiamo affermare chiaramente che il Governo errerebbe grandemente se ritenesse che con la sua presentazione abbia fatto quello che si doveva fare nei confronti dell'isola di Sardegna, e per riparare all'attuale insufficienza delle ferrovie in concessione.

Ma io ho anche presentato un ordine del giorno, col quale chiedo che il Senato affermi come le ferrovie in concessione della Sardegna, in quanto tutte rispondono ad un rilevante interesse di indole sociale, non possano e non debbano essere soppresse, ma debbano essere mantenute, qualunque facoltà in materia il Senato voglia accordare al Ministro.

Questo mio ordine del giorno, e non solo mio, perchè firmato da Oggiano, da Sanna Randaccio e da altri, ha la sua spiegazione logica e giuridica in precedenti legislativi. Quando sorsero le ferrovie in concessione in Sardegna, sempre fu riconosciuto che sorgevano in condizioni tali per cui sarebbero state passive, e che il loro esercizio sarebbe stato possibile solo col ripetuto ed assiduo intervento dello Stato. Avemmo così l'articolo 223 della legge del 1912, che stabilisce una particolare e maggiore sovvenzione per le ferrovie sarde in concessione. Lo stesso concetto è riaffermato nell'articolo 4 del regio decreto-legge 16 settembre 1926. Vale a dire — e qui mi appello agli argomenti portati dal collega Genco — che si riconobbe che vi sono delle esigenze sociali a cui lo Stato deve provvedere anche in pura perdita. Vi sono dei tributi doverosi da parte dello Stato nella prestazione dei pubblici servizi verso i consociati, per cui non deve, per attuarli, regolarsi in base alla questione del solo tornaconto finanziario. Le ferrovie sarde sorsero in questo clima e debbono rimanere in questo clima. Quando — e mi si consenta questo ac-

cenno, poichè anche oggi sé ne è parlato — quando si credette di dover provvedere alle ferrovie calabro-lucane, abbiamo avuto, per dichiarazione dello stesso onorevole Corbellini, il riconoscimento che quei provvedimenti costituivano una perdita per lo Stato di un miliardo e 350 milioni, e plaudo a quella legge, così come le diedi voto favorevole. Lo stesso principio deve vigere e deve essere tenuto presente e applicato alle ferrovie sarde in concessione, senza esclusione di alcuna linea.

Ma anche sotto questo punto di vista l'attuale disegno di legge, pur sembrandomi in genere da approvare, non è esente da pericoli. Nella Commissione 7^a fu oggetto di discussione e anche di una certa difficoltà l'approvazione di un principio che è stato poi incluso nel capoverso dell'articolo 6 dalla Commissione del Senato; in base ad esso non il Ministro, sentita la Commissione tecnica, sibbene una apposita legge potrà disporre la soppressione eventuale di una linea ferroviaria. Senonchè nell'articolo 1, o che si sia voluto effettivamente stabilire un concetto diverso, o che la formulazione seguita non risponda nettamente e precisamente al concetto che vi si voleva includere, nell'articolo 1 invece è detto qualcosa di diverso, perchè in esso è detto che in base al parere della Commissione tecnica il Ministro determinerà quali siano le linee che possano essere ammesse al risanamento. Se il Ministro può egli solo determinare inappellabilmente quali linee debbano essere o no ammesse al risanamento, è ben naturale il ritenere che questo suo primo giudizio può eliminare una linea ferroviaria, senza necessità di un'apposita legge. Infatti il Parlamento non potrebbe mantenere in vita ciò che più non esisterebbe. A questo proposito, indipendentemente da quelli che potranno essere i rimedi che si potranno portare con emendamenti — tra gli altri mi sembra molto opportuno quello presentato dal collega Rizzo Giambattista — sarei contento di ottenere dal rappresentante del Governo una parola che non solo ci rassicuri, ma che rappresenti, fin da oggi, l'interpretazione che deve essere data all'articolo 1, in armonia con l'articolo 6, evitando quindi anche la possibilità di una contraddizione fra i vari articoli della legge.

Che solo il Ministro debba decidere in base al parere della Commissione tecnica non mi

sembra accettabile. Infatti la Commissione è costituita da elementi esclusivamente tecnici, dal Direttore generale della motorizzazione civile e da non so quali e quanti rappresentanti del Ministero dei trasporti.

Invece la legge parla di linee da conservare anche quando considerazioni economiche ne consigliassero la soppressione; e ciò per ragioni di indole sociale. Non possiamo rimettere ad un corpo esclusivamente tecnico un giudizio che si deve basare anche su ragioni di natura sociale.

Ho visto con piacere, a questo proposito, che qualche emendamento suggerisce che la Commissione tecnica deve essere ampliata, e che in essa debbano far sentire la propria voce le Giunte regionali. Se dovessimo limitarci al criterio del rendimento, penso che le complementari e le strade ferrate sarde che rimarrebbero in vita sarebbero ben poche, forse solo tre, per un complesso di 167 chilometri. Tutte invece adempiono ad una funzione sociale. Queste linee non rappresentano solo l'attaccamento delle nostre popolazioni alle speranze che suscitavano quando furono costruite; rappresentarono anche la possibilità di resistenza nel periodo della guerra.

Il mantenimento di queste linee dovrebbe essere associato allo sfruttamento di una grande ricchezza isolana: il carbone del Sulcis. Nessun'altra regione come l'isola di Sardegna ha la possibilità di poter fare funzionare le proprie ferrovie attraverso il proprio carbone; sarebbe però giusto che venisse fatto obbligo a tutte le società che esercitano in Sardegna ferrovie in concessione di avere delle locomotive adatte all'impiego del carbone del Sulcis.

Onorevoli colleghi, io credo di avere indicato qual'è il nostro punto di vista su questo disegno di legge. Ho esposto i suoi pregi ed i suoi pericoli. Nessuno pensi, però, che questo disegno di legge rappresenti tutto quello che deve essere fatto per le ferrovie sarde; il pericolo maggiore lo vedo proprio nella possibilità che si dica domani che le ferrovie in concessione hanno avuto tutti gli aiuti possibili. Occorre completare le linee in concessione, che trarrebbero così la ragione della propria esistenza anche dal prolungamento delle linee.

Troppi programmi furono fatti anche nel campo delle strade ferrate; ma, da decenni, per la Sardegna nessuno è stato attuato. Penso

ora alla stranezza di un vecchio bilancio dei Lavori pubblici, in cui figurava la famosa linea ferroviaria Sorgo-Onniferi, che è tramontata prima che si avesse la possibilità di vederla iniziata.

Mi piace finire il mio intervento ricordando l'articolo 13 dello Statuto autonomo della Sardegna, che stabilisce come lo Stato, d'accordo con la Regione, debba procedere alla preparazione di un piano organico di opere per promuovere la rinascita dell'Isola. Ebbene, la rinascita dell'Isola, onorevoli colleghi, io amo vederla soprattutto attraverso i traffici che creano una vita intensa di lavoro e di commerci, una vita che avvicina veramente l'isola di Sardegna al continente italiano, una vita che deve però avere, come base e come presupposto, la soluzione e sistemazione del problema ferroviario.

Quando le linee ferroviarie giungano ai porti e i porti siano ampliati ed attrezzati, e sia risolto il problema del collegamento per le vie del mare e dell'aria, allora l'obbligo del Governo sarà adempiuto anche in quel campo.

Credo, onorevoli colleghi, di aver detto chiaramente quanto era nelle mie intenzioni e concludo il mio dire. (*Applausi*).

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

BUIZZA. Onorevole Presidente, io sarò molto breve perchè mi limiterò, senza ripetere le osservazioni dei colleghi che mi hanno preceduto, a rilevare un punto che mi sembra nasca dalla discussione di questo disegno di legge e che non è stato rilevato, se ben ricordo, da nessuno degli oratori intervenuti nel dibattito. Pare a me che sia acquisito ormai alla discussione il significato del potenziamento e dell'ammodernamento delle linee ferroviarie; mi pare che sia pure acquisito che, come punto di partenza e di applicazione della legge, si deve prendere in considerazione l'esistenza di una linea di trasporti su binario e se ne studino le sue condizioni di vita e se ne proponcano i provvedimenti atti a migliorarla. Ma mi pare anche che possa essere ormai acquisito alla discussione che quella che si è chiamata la lotta tra la rotaia e la gomma si sia risolta a favore della gomma. Io almeno vedo questa conclusione per le distanze medie e brevi, mentre non è ancora accertato che i trasporti automobilistici, per lun-

ghi percorsi, siano i più economici e convenienti. Allora quella linea di trasporti su binario che deve essere esaminata, deve essere esaminata secondo lo spirito della legge sotto il punto di vista del suo potenziamento, potenziamento dal lato economico, perchè deve rendere di più, potenziamento dal lato fisico o dinamico perchè deve aumentare necessariamente la velocità, deve impiegare quella fonte di energia che è la più conveniente ed attuale. L'ammodernamento deve rispondere ad un aggiornamento del materiale sicchè sia possibile viaggiare su vetture che non siano quelle che ci hanno descritto i colleghi della Sardegna e i colleghi del Meridione, e alle quali potremmo aggiungerne parecchie anche noi settentrionali. Non faccio nomi perchè è sempre cosa odiosa. Devo però rilevare che nell'esame della situazione di quella linea trasporti su binario cui ho accennato bisogna tener conto dello stato di fatto. Io conosco una linea ferroviaria in concessione, per la quale lo Stato paga 1.000.000 di lire al giorno di sussidio. Quella stessa azienda gestisce una autolinea concessa, in concorrenza alla ferrovia, che è concessa anch'essa, e quella stessa linea ha in concorrenza altre due o quattro linee automobilistiche pure concesse. Ora, qui si deve sopprimere o il trasporto su binario o il trasporto su gomma. È evidente che queste concorrenze non si possono conservare, perchè i viaggiatori da trasportare non possono aumentare se non in certe ore, in certi giorni e in certe stagioni dell'anno. Le condizioni nelle quali si trovano le linee calabro-lucane io ho già avuto occasione di illustrare in sede di Commissione, quando alle calabro-lucane sono stati concessi 900.000.000 per l'ammodernamento del materiale, ammodernamento già in atto. Potenziamento invece non ancora in atto, perchè le calabro-lucane, concepite e approvate con una legge del 1910 — non ricordo bene se di Tedesco o di Sacchi — che prevedeva la costruzione della rete calabro-lucana di 1.250 chilometri, sono state costruite per 850 chilometri in quaranta anni, e non si è costruito un chilometro di seguito all'altro, bensì sono state costruite a tratti, senza continuità.

CONTI. Ferrovie elettorali!

BUIZZA. E sia pure: tronconi elettorali. Il tratto più lungo è quello Bari-Potenza. Non credo che si possa ottenere il potenziamento del-

le calabro-lucane se non completando la rete che era stata prevista; quindi con questa legge credo che il potenziamento delle calabro-lucane non si risolverà.

Soppressione delle linee antieconomiche. Gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto e che si sono preoccupati, come ad esempio i sardi, della situazione delle complementari delle loro Regioni, possono essere tranquillizzati dall'ultimo comma dell'articolo 6-nuovo del disegno di legge, il quale dice che « nel caso di una linea che su parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 1 venga considerata antieconomica anche applicando i provvedimenti previsti negli articoli 2 e 3 della presente legge, la soppressione della linea stessa dovrà essere autorizzata con apposita legge ». Quindi la proposta di soppressione verrà in Parlamento ed io penso che il Parlamento non vorrà mettere « pollice verso ».

Credo anche che non ci si debba preoccupare di una troppo rapida ed accelerata attuazione dei criteri affermati da questa legge. Pensiamo ad esempio, onorevoli colleghi, alle fonti di energia. Di carbone non ne abbiamo. In quanto all'energia elettrica ricordate che cinquanta anni fa un illustre nostro collega, allora giovane professore di economia all'università di Napoli, raccoglieva in un volume intitolato « La conquista della forza » quattro sue memorie. All'indagine fatta allora in quel volume sulle possibilità italiane di sfruttamento della ricchezza idrica nazionale, furono allegate memorie di alcuni illustri tecnici italiani che in quel tempo andavano per la maggiore e che tuttora conservano un nome di fama mondiale. In quel volume si leggono certe obiezioni, certe perplessità, di fronte al grande sviluppo che avrebbe potuto portare l'impiego dell'energia idroelettrica in Italia, che oggi ci fanno sorridere. Eppure la convinzione che l'Italia potesse risolvere il proprio problema di produzione di energia è superato ormai dai fatti. Noi possiamo affermare che la sola energia prodotta nella Valle Padana, quindi l'energia idroelettrica prodotta dalle Alpi e dagli Appennini, che si riversa nella Valle Padana, sarà tra poco completamente sfruttata ed il suo consumo sarà completamente assorbito dalle necessità della sola Valle Padana. Non solo, ma la produzione di questa energia diverrà insufficiente alla richiesta

di consumo della Valle Padana. Sono quindi d'accordo con l'onorevole Mancini nel reclamare lo sfruttamento di tutti i bacini, di tutte le possibilità idriche anche dell'Italia meridionale e insulare. Ma, onorevole Mancini, non mi faccio illusioni sui grandi impianti idroelettrici che ella invoca, perchè, se ben ricorda, abbiamo all'esame della nostra Commissione un provvedimento di legge relativo alla concessione di una sovvenzione statale per la produzione di energia elettrica per gli impianti del Mezzogiorno e delle isole in cui si prevede di sussidiare perfino gli impianti che hanno una produzione di quaranta kilowatt di potenza installata. Ora sono grandi impianti questi, sono impianti che possono risolvere il problema idroelettrico del meridione e delle isole? Non lo credo. E allora, quale è un'altra possibile fonte di energia? È il metano. Il metano si potrà adoperare per centrali geotermoelettriche a produzione di energia elettrica o, se sarà più conveniente, potrà essere impiegato come carburante. Perchè anche in fatto di carburante, anche in fatto di attuazione della sostituzione delle linee di trasporto ferroviarie attualmente in atto con trasporti automobilistici mi pare sorga un eventuale ostacolo dalla mancanza nostra di carburante. Considerando il potenziamento delle ferrovie concesse dal punto di vista della disponibilità di energia, ci si persuade che si dovrà andare molto cauti nella sostituzione di un impianto già in atto con un sistema di trazione per sostituirlo con un altro. Comunque penso che la gomma dovrà prevalere sulla rotaia, dovrà prevalere sulla rotaia specialmente nelle distanze medie, nell'ambito di una Provincia, nell'ambito di una Regione.

Questo problema della espansione dei trasporti automobilistici ne richiede, ne suscita un altro: la necessità dello studio di una rete stradale capillare. La chiamo capillare. Io so che l'onorevole collega Battista mi dirà che non è problema del suo settore; ed infatti non è un problema del suo settore, ma poiché egli è qui come rappresentante del Governo, io non posso pensare che ci siano due settori del Governo agenti come due scomparti stagni, e quindi penso che qui sia il momento di affermare la necessità di risolvere anche questo problema.

Ho già avuto occasione di occuparmi del problema di sostituzione di una tramvia. Voi sapete che cosa si intende per tramvia, ne ha accennato anche l'onorevole Genco; mi sono occupato di una tramvia della Valle Padana, dove d'altronde le tramvie erano e sono molto diffuse, sia urbane, sia extraurbane, sia interprovinciali. Esse sono collocate quasi tutte completamente in sede promiscua. La legge prevede che non più del 25 per cento del loro sviluppo possa essere collocato in sede propria, il resto è collocato su strade in genere provinciali o trasformate, con caratteristiche di strade provinciali, nell'occasione dell'istituzione della tramvia. Oggi queste tramvie non reggono più, non per la mancanza di movimento di passeggeri, perchè si tratta di tramvie quasi tutte concesse che potevano vivere senza sovvenzioni con il trasporto dei soli passeggeri, ma perchè le stesse società concessionarie delle tramvie hanno istituito delle autolinee sulle stesse strade sulle quali corre il binario della tramvia. È avvenuto che si sono istituiti dei servizi automobilistici per sopprimere i servizi tramviari, per sopprimere la manutenzione del binario diventata troppo onerosa. E questi servizi automobilistici lanciati sopra strade comunali, a struttura ordinaria, hanno provocato un depauperamento tale della massicciata che le strade sono in condizioni, dopo un anno di esercizio, da non poter essere più percorse da nessun tipo di veicoli nonostante che i Comuni interessati abbiano quintuplicato la spesa per la loro manutenzione. Sono quindi in condizioni da non potersi più considerare « strade ». Da qui è evidente la necessità dello studio del problema della sistemazione della rete stradale. Da chi dovrà essere eseguita? Io penso, per esempio, che un buon numero di strade provinciali potrà essere trasferito alla Azienda autonoma delle strade statali, e penso che alle provincie (dato che la provincia viene mantenuta) potrà essere demandato il compito della sistemazione delle strade minori; se non di tutte le strade comunali, per lo meno delle strade intercomunali. Questa trasformazione, che richiede la asfaltatura, la correzione di curve, l'ampliamento di sezioni, specialmente nella pianura dove si lanciano oggi a notevoli velocità delle sagome di autotrasporti con rimorchi che sono di notevolissima mole, dovrebbe essere fatta

dalle provincie alle quali bisognerà pensare di fornire i mezzi adeguati.

CONTI. I mezzi destinati alla Somalia!

BUIZZA. Signor Presidente, due ultimi rilievi. Voglio aggiungere solo che anche per lo smobilizzo eventuale di linee ferrotramviarie, raccomando in modo speciale il trattamento del personale e l'eventuale sua riqualificazione.

Voglio inoltre rilevare che questa legge, specie per l'ammodernamento del materiale, potrà portare un notevole sollievo alla disoccupazione nell'industria elettromeccanica se, come spero, la costruzione di nuovo materiale verrà affidata all'industria nazionale. Per tutti i motivi che ho esposto, prego gli onorevoli colleghi di voler approvare l'ordine del giorno che ho trasmesso alla Presidenza.

E concludo. Pur riconoscendo che la legge, come ho avuto occasione di dire in sede di Commissione, può lasciare dei dubbi e delle perplessità, penso che potrà essere migliorata e quindi la voterò. (*Applausi*).

PRESIDENTE. A conclusione del suo intervento il senatore Buizza ha presentato il seguente ordine del giorno, che ha già svolto:

« Il Senato riconosce la necessità che sia assicurata la riqualificazione del personale ferrotramviario che dovesse essere licenziato in conseguenza del potenziamento e dell'ammodernamento delle ferrovie concesse e delle tramvie, e che sia studiato un provvedimento per la organizzazione di una rete stradale capillare da affidarsi all'ente Provincia, passando le attuali strade provinciali all'A.N.A.S. ».

È iscritto a parlare il senatore Bosco, il quale, nel corso del suo intervento, illustrerà il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, riaffermando la necessità del totale ripristino della ferrovia Napoli-Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife; considerato che per il tratto Piedimonte-Santa Maria, distrutto dagli eventi bellici, è stato già deciso il ripristino con caratteristiche più moderne; considerata l'opportunità di ammodernare anche il tratto in esercizio Santa Maria-Napoli; fa voti che nel programma di potenziamento di ferrovie concesse all'industria privata resti confermato l'ammodernamento della menzionata ferrovia nel tratto Santa Maria-Napoli ».

Il senatore Bosco ha facoltà di parlare.

BOSCO. L'ampia ed appassionata discussione che si è svolta in quest'Aula mi pare che abbia confermato la bontà del presupposto al quale si ispira il disegno di legge governativo, cioè che è indispensabile mantenere, per tutte le ragioni che sono state esposte, l'esercizio di talune ferrovie secondarie, anche se la loro gestione è antieconomica.

Se è esatta questa premessa, ne viene di conseguenza che lo Stato deve necessariamente intervenire per ammodernare e migliorare gli impianti, sia fissi che mobili, delle ferrovie medesime anche allo scopo di diminuire il *deficit* di esercizio. In questo modo si fa anche una politica di economia di spese, perchè diminuendo il disavanzo, diminuiscono le spese statali per le sovvenzioni che, come si legge nella bellissima relazione del collega Corbellini, hanno superato la cifra di 7 miliardi nel 1950. Ammodernandosi gli impianti, secondo la previsione fatta nella ricordata relazione dell'onorevole Corbellini si calcola che le sovvenzioni statali diminuiranno da 7 a 4 miliardi: si avrà pertanto un vantaggio netto per il bilancio dello Stato di circa tre miliardi annui di sovvenzioni. Quindi da una parte, col miglioramento del materiale fisso e rotabile, si ottiene la diminuzione delle sovvenzioni e dall'altra parte si raggiunge l'altro scopo, inerente ad ogni buona politica in materia di trasporti, di migliorare i servizi per il comodo dei viaggiatori e per la maggiore possibilità di traffico delle merci. È stato osservato che questa legge non produrrà tutti gli effetti sperati per l'Italia meridionale. Io sono convinto del contrario, poichè proprio nell'Italia meridionale vi sono ferrovie invecchiate, che hanno bisogno di ammodernamento e di miglioramento. In questa fiducia si inquadra il mio ordine del giorno, che si riferisce alla ferrovia Piedimonte d'Alife-Napoli, di cui più volte in quest'Aula ho sollecitato la ricostruzione. Di questa ferrovia una parte fu completamente distrutta dagli eventi di guerra e quindi la sua ricostruzione rientra nell'ambito di una legge che abbiamo già approvato; un altro tratto, pur essendo rimasto in piedi, ha bisogno di essere ammodernato e migliorato e quindi rientra nell'ambito di applicazione di questa legge. Confido che il Governo voglia accogliere il mio ordine del giorno, dando così completa tranquillità alle popolazioni interes-

sate, le quali potranno avere la certezza che la ferrovia sarà ricostruita e migliorata. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri senatori iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Il seguito dell'esame di questo disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

Trasmissione di disegno di legge.

PRESIDENTE. Informo che il Ministro dei lavori pubblici ha trasmesso alla Presidenza il disegno di legge:

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 8 miliardi e 500 milioni per la costruzione dell'autocamionabile Genova-Savona (Voltri-Albissola) a cura diretta dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.) » (1538).

Questo disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento.

Discussione del disegno di legge: « Norme per l'elezione dei Consigli comunali » (1474)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per l'elezione dei Consigli comunali ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

MERLIN ANGELINA, *Segretario*, legge lo stampato n. 1474.

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

Primo iscritto a parlare è il senatore Locatelli. Ne ha facoltà.

LOCATELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, sgombriamo subito il terreno: noi intendiamo che le elezioni comunali, provinciali e regionali si facciano, e presto; è di ieri, del resto, la giustissima protesta del nostro Grisolia per il ritardo enorme e ingiustificato delle regionali volute dalla Costituzione. Ma se i progetti, come questo che oggi ci si presenta, sono raffazzonati e con tante mende e tante lacune, è possibile approvarli ad occhi chiusi?

Come pregiudiziale, noi torniamo ad affermare che il sistema proporzionale è il miglior sistema di voto, perchè dà ai partiti un numero di eletti assolutamente ed aritmeticamente proporzionali alle loro forze effettive.

È del resto di ieri la deliberazione votata, a chiara maggioranza, dal Consiglio regionale siciliano, per l'adozione del sistema proporzionale nelle elezioni dell'isola. Ed è di ieri l'altro la decisione presa a Trieste per quelle elezioni comunali.

Il vostro sistema di scrutinio di lista con facoltà di collegamento tra le liste e con rappresentanza proporzionale delle minoranze è ibrido, e non risolve del tutto gli inconvenienti che avete esagerati. Voi vi richiamate ad un progetto presentato alla Camera, nel 1921, da alcuni deputati e, tra gli altri, dal compianto Giacomo Matteotti. Egli fu un fratello più che un amico per me; insieme abbiamo dato vita, con altri Sindaci, nostri compagni, alla prima indimenticabile Lega dei Comuni, e insieme abbiamo scritto un libro che fu la guida dei consiglieri comunali progressivi. Ricordo perciò benissimo perchè Matteotti firmò quel progetto: i fascisti avevano cominciato le loro prime spietate campagne contro le libere amministrazioni locali, campagne che dovevano, più tardi, sfociare nell'incendio e nel saccheggio dei Municipi; per assicurare alle minoranze una maggiore voce nei Comuni, Matteotti aderì a quel disegno di legge. Ma ora, in un periodo che si dice di democrazia, siamo tornati a quei tempi?... Annibale è forse alle porte? La verità è che la Democrazia cristiana vuol riaffermare, con i partitini a lei soggetti, il voto del 18 aprile.

Naturalmente si illude.

In quanto ai partitini, basta ricordare quel che Saragat disse all'onorevole Preti: « Il progetto di collegamento vuol dir questo: a Novara invece di due consiglieri comunali ne avremo cinque ». Con buona pace di Saragat noi rispondiamo che, se le forze saragattiane danno a Novara soltanto due eletti, giustizia vuole che rimangano due.

Ma veniamo alla legge. Vi sono delle incongruenze che noi non possiamo lasciar passare. La Commissione ha accolto una mia proposta perchè sia valido (come è stato detto chiaramente nel progetto per i Consigli provinciali) il voto dato eventualmente con un segno sul contrassegno e con un altro nel rettangolo che lo contiene; ma c'è da discutere anche sul segno. Perchè si è abbandonata la crocetta, il sistema più facile di espressione del voto? Il segno può essere trasversale, orizzontale, obliquo a destra,

a sinistra ecc., e prestarsi a facili riconoscimenti.

E per le preferenze (che sarebbe bene fosse, come in altre Nazioni, abolite, tanto si prestano a molteplici contestazioni) come mai si è detto, all'articolo 6: « Le preferenze espresse in eccedenza al numero stabilito per ogni Comune sono nulle: rimangono valide le prime »? Ma allora, oltre a quelle volute dalla legge, ogni elettore può aggiungerne altre, a beneplacito suo, o... degli interessati suggeritori: altro chiaro segno di riconoscimento. Basta, secondo noi, sopprimere l'inciso.

L'ultimo comma poi, sempre all'articolo 6, non è chiaro; che cosa significano le parole: « Le preferenze espresse in numeri sulla stessa riga sono nulle se ne derivi incertezza »? La dizione migliore, quella che sarà compresa da tutti (e l'estrema chiarezza è assolutamente necessaria nelle leggi elettorali) potrebbe essere questa: « Le preferenze debbono essere espresse con un numero sotto l'altro, nelle apposite righe ».

C'è poi la grossa questione delle « dimissioni volontarie ». La legge dice all'articolo 10: « Il seggio che durante il quadriennio rimanga vacante per qualsiasi causa, anche se sopravvenuta, eccettuato il caso di dimissioni volontarie, è attribuito al candidato che, nella medesima lista, segue immediatamente l'ultimo eletto ». Noi desideriamo che l'inciso « eccettuato il caso di dimissioni volontarie » sia soppresso. Quelli che han seduto o siedono nei Consigli comunali sanno che è tradizione gentile respingere, quasi sempre per la prima volta, le dimissioni di un consigliere; ma se costui le ripresenta e il Consiglio le accoglie perchè il dimissionario non deve essere sostituito?

Dulcis in fundo, l'incredibile questione dei pazzi che votano. Già il caro collega Terracini ha trattato l'argomento con quell'ironia sottile, fatta di ragionamento e di sentimento, che noi tutti ammiriamo; ma permettete che io ripeta quello che dissi in Commissione tra il consenso di molti. L'Italia è l'unica nazione — triste primato! — in cui i pazzi votano. Ci sono circolari di Prefetture che, alla richiesta dei sindaci dei Comuni dove esistono manicomi han risposto che « nulla è innovato nella legge » e che bisogna iscrivere quei disgraziati negli elenchi elettorali. Così nei manicomi funzioneran-

no ancora i seggi e si ripeteranno gli episodi che sono avvenuti e che furono deplorati. Pazzi che, invece di entrare nella cabina dalla porta, scavalcarono le pareti per calar dall'alto; altri che si presentarono agli scrutatori con un fiore e dissero solennemente: « questo è il mio voto! »; altri ancora che, invitati a chiudere la scheda, risposero al presidente: « Fatelo voi, siete pagato per questo! ». Come è possibile ammettere al voto l'« individuo pericoloso a sè e agli altri »? Si dice che non votano i pazzi ricoverati con sentenze, ma si tratta soltanto del quattro o del cinque per cento: tutti gli altri si accosteranno... allegramente alle urne. Perchè in Italia, proprio nella Patria del diritto, deve sussistere una simile enormità? Vi sono piccoli paesi sedi di manicomi in cui il numero degli elettori pazzi supera quello dei sani; e, a termine di legge, siccome tutti i cittadini iscritti nelle liste possono essere eletti, sarebbe facile, per la maggioranza, eleggere Sindaci, assessori e consiglieri tutti pazzi. Un grande giornale, pur non nascondendo che io avevo ragione, ha ricordato che non tutti i pazzi sono in manicomio. Ma il problema è serio, pur prestandosi, per sua natura, a illazioni gioconde. Possibile che non si possa porre rimedio a questa inspiegabile lacuna legislativa? Basterebbe fare, anche in questo progetto che esaminiamo, un breve articolo aggiuntivo che dica così: « Il diritto di voto è sospeso per tutti i ricoverati negli istituti psichiatrici durante il periodo della loro degenza ».

E ho finito: si dirà che questi emendamenti e altri che saranno presentati rimandano le elezioni a maggio: è meglio affrontarle con una legge chiara fra tre mesi, piuttosto che usare disposizioni contraddittorie e oscure. Affermare che vogliamo ritardare il voto degli elettori, per chi sa quali tenebrosi pretesti, è ingiusto. Abbiamo fatto nei Comuni il nostro dovere. Vogliamo essere giudicati. Alla decisione del popolo ci inchineremo.

Tanto più che queste elezioni amministrative hanno un profondo significato politico: non soltanto la costruzione d'un ponte o la necessità d'una fontana bisogna affrontare, ma tutta la situazione della Nazione, la Nazione che vive e palpita o sfiorisce con i suoi ottomila Comuni.

Gli elettori debbono giudicare, in fondo, anche l'opera del Governo, così avara, tante vol-

te, verso molte amministrazioni locali; il Governo che spende 250 miliardi per il riarmo mentre — come ieri diceva il cardinale Schuster — più di due milioni di disoccupati vagano senza lavoro, e mentre diciamo, anzi ripetiamo noi — e non ci stancheremo di ripeterlo — troppi sono i Comuni senza acqua potabile, senza scuole degne di questo nome, senza fognature, senza telefono, senza luce elettrica.

Gli elettori voteranno: noi crediamo, da tanti chiari segni, che daranno ragione a noi. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

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

BERGMANN. Onorevoli colleghi, la discussione su questa legge alla Camera è stata esauriente. Non meno ampia è stata quella sulla pubblica stampa. Trattarne a lungo sarebbe, mi pare, di cattivo gusto. Quali sono dunque in sintesi i motivi che determinano l'adesione del Partito repubblicano?

Una legge elettorale è uno strumento. Una legge elettorale amministrativa deve raggiungere tre scopi: assicurare la rispondenza dei risultati alla volontà degli elettori; produrre delle amministrazioni capaci di funzionare; fare in modo che queste amministrazioni si formino senza tradire i programmi sottoposti al voto dei cittadini.

Poichè la rispondenza, che è il primo scopo, sembra aritmeticamente garantita dalla proporzionale, ecco i suoi fautori, di ieri e magari di oggi, rimproverare a questa legge di porvi dei correttivi. Chi vi parla è stato nel 1919 tra i fondatori dell'associazione proporzionalista, che aveva come presidente Filippo Tarati. Ma in questi trenta anni sono accaduti alcuni grossi guai che permettono di modificare il giudizio. Anzi, è noto che lo stesso onorevole Tarati, come vi ha ricordato poco fa il collega Locatelli, presentava nel 1920 con l'onorevole Matteotti e con altri colleghi il disegno di legge per le elezioni amministrative che venne approvato dalla Camera nella seduta del 23 novembre 1921, come è menzionato anche nella relazione della nostra prima Commissione. Era un sistema proporzionale con scrutinio di lista e premio di maggioranza.

Questo è appunto il correttivo per rendere le amministrazioni capaci di funzionare. Ed eccoci al secondo scopo. Non è il caso che ci in-

dugiamo a riferire i più tipici casi di Comuni nei quali si sono viste amministrazioni paralizzate dalla parità, o dove un paio di consiglieri rappresentanti una minoranza modestissima si sono trovati a diventare arbitri, oppure dove lo spostamento di pochi consiglieri per motivi faziosi o anche futili ha determinato situazioni imbarazzanti o addirittura il capovolgimento per l'amministrazione comunale. Oltre ai casi noti, ve ne sono molti meno noti ma non meno gravi anche se si tratta di piccoli Comuni. Nessuno comunque potrà indicare questi casi a modello di regolarità in un trattato sulla pubblica amministrazione.

Sembrano scritti per oggi alcuni dei motivi della relazione che accompagnava quella legge Matteotti-Turati. Ad esempio: « La proporzionale integrale esporrebbe le amministrazioni locali ad una crisi continua, a rinnovi di elezioni che a nulla servirebbero, alla impossibilità di attuazioni concrete di qualsiasi specie ». Ed ancora: « Potrà facilmente verificarsi che un gruppetto qualsiasi di una lista che abbia raccolto pochi suffragi e conquistato pochi seggi possa diventare indispensabile all'uno o all'altro dei grossi partiti in contrasto per la formazione della maggioranza numerica, e questo gruppetto, il meno accetto alla maggioranza, diverrebbe così arbitro della situazione amministrativa ».

Ed è forse per questo, come è stato ricordato alla Camera dall'onorevole Paolo Rossi, che in nessun Paese libero vi è la proporzionale pura per i Comuni.

Passiamo a quella che si può chiamare coerenza o lealtà elettorale, ed è il terzo scopo che la legge si propone. Ed ecco il collegamento. A mio avviso proprio questo, che più è stato vituperato come un'offesa al buon costume democratico, è invece la garanzia contro quelle inattese alleanze che urtano con lo schieramento dei partiti e degli elettori, alleanze che talvolta i risultati aberranti della proporzionale pura hanno imposto per rendere possibile la formazione di una amministrazione comunale.

Cosa dicono le liste che si collegano tra loro? Dicono in forma pubblica e con accordi che non sono segreti o suscettibili di riserve mentali o di acrobazie: ciascuno di noi si presenta con un proprio stato civile di partito e con un simbolo (poichè la legge richiede questo segno gra-

fico), ma tra i concorrenti distinguiamo gli avversari non conciliabili nelle condizioni politiche attuali dagli avversari meno lontani. Con i primi saremo avversari anche dopo le elezioni: noi o loro formeremo la giunta, loro o noi saremo all'opposizione. Con i secondi ci intenderemo invece per collaborare. E ve lo diciamo fin da ora, cosicchè se tutti insieme supereremo gli altri con i vostri voti parteciperemo alla maggioranza dei due terzi, e nelle proporzioni che voi stessi, elettori, avrete determinato con il vostro voto.

Questi sono, a nostro avviso, i principali vantaggi della legge. Essi conciliano i diversi fini da raggiungere, ma ve ne sono altri che, quantunque minori, meritano pure considerazione.

Il limite di applicazione del sistema maggioritario viene con questa legge abbassato dai trentamila abitanti ai diecimila, aumenta cioè il numero dei Comuni nei quali il premio di maggioranza viene ridotto dai quattro quinti del sistema maggioritario ai due terzi, e viene applicata la rappresentanza proporzionale. Mi auguro che tra qualche anno, con il sussidio di una esperienza, che speriamo favorevole, si possa abbassare questo limite da diecimila a cinquemila abitanti e forse anche più in giù.

Poi va ricordato che con il collegamento facoltativo i partiti, i gruppi sono liberi anche di adottare uno dei due sistemi opposti: combattere separati, oppure formare con altri la lista totalmente unita, cioè il blocco. Io giudicavo i blocchi, quando imperavano dal 1900 al 1915, come dannosi alla educazione politica, e furono anzi i blocchi a farmi diventare proporzionalista. Ma abbiamo visto i blocchi rimanere tenacemente nella consuetudine elettorale anche con la proporzionale, anzi è stata proprio l'opposizione social-comunista, che combatte volentieri anche oggi per la proporzionale totale, che con una legge elettorale proporzionale e nel 1946 e nel 1948 ha dato l'esempio clamoroso di presentarsi con il blocco anzichè con la proporzionale, ed ha adottato quel simbolo che tutti conosciamo e che non era certo di sua proprietà perchè era l'effigie venerata di Giuseppe Garibaldi che appartiene a tutta la Nazione. (*Comenti dalla sinistra*).

CALDERA. E perchè non l'avete adottata voi?

BERGMANN. Non era un indice di chiarezza. Ed allora perchè lagnarsi di una legge elettorale che permette anche a loro di rifare il blocco, se lo vogliono, o di presentarsi separati e collegati, senza perdere i vantaggi della unità di azione, ma con uno schieramento che, mi si consenta di dirlo, sarebbe più chiaro, più educativo?

Ancora, il sistema proposto ha precedenti già sperimentati. Come ha ricordato alla Camera l'onorevole Carlo Russo, nella legge svizzera per le elezioni del Consiglio nazionale, l'articolo 7 stabilisce la facoltà del collegamento tra due o più liste di candidati ed aggiunge: « Un gruppo di liste collegate è considerato, nei confronti delle altre liste, come lista semplice ». Anche la legge elettorale del Canton Ticino, all'articolo 117, stabilisce che due o più liste possono collegarsi e che un gruppo è considerato come lista unica. Parimenti nel Belgio, disposizione analoga è dettata dall'articolo 15 della legge per le elezioni provinciali.

In ultimo, vi è una considerazione che ha pure un grande valore pratico, psicologico. Il collegamento permette maggiore libertà e quindi sincerità. L'elettore può scegliere in una scala più vasta, può dare la propria fiducia secondo i suoi gusti, il suo sentimento, senza il timore che molte volte guida il voto, cioè che il voto vada perduto. Quando col sistema maggioritario o con una proporzionale che in pratica venga adulterata dal formarsi anche di un solo blocco fra liste concorrenti si sa che il Comune avrà una maggioranza e una minoranza sola o una minoranza di gran lunga superiore alla terza o alla quarta lista, solo i fedelissimi votano secondo un criterio politico indipendente per le liste minori destinate al terzo o quarto posto. Gli altri, che per la modesta educazione politica del nostro Paese sono nella grande maggioranza, vogliono vincere, anzi vogliono due cose: vogliono riuscire, e questo è logico, ma il più delle volte vogliono che non riesca una determinata lista avversaria. È inutile deplorare questo stato d'animo perchè è un dato di fatto. Avremo una massa che non vuole la riuscita dei comunisti e una che non vuole la riuscita dei democristiani. Questo è un elemento che turba e sposta i risultati elettorali in confronto a quella che sarebbe la sincera disposizione d'animo degli elettori. Il collegamento

offre un rimedio, che speriamo all'esperimento si dimostri sufficiente, per conciliare l'esigenza della schiettezza di voto degli elettori con la garanzia che il voto, concorrendo a formare una determinata maggioranza, non è un voto perduto. Se gli elettori che votano per le liste collegate raggiungeranno la maggioranza, vedranno la loro posizione confortata dal successo, altrimenti concorreranno alla formazione della minoranza.

E qui debbo dare atto alla Democrazia cristiana che con gli accordi per questa legge si migliora la posizione dei partiti minori. Non credo assolutamente a vantaggi in linea numerica, ma ritengo che la posizione politica dei partiti minori venga chiarita, poichè la legge non costringe le loro direzioni a scegliere nell'alternativa o di entrare in blocchi che sono sempre mortificanti e spesso antieducativi o di correre il rischio di rimanere esclusi dalla amministrazione. Ritengo che il darne atto sia un dovere di lealtà.

Con ciò l'esame della legge mi sembra compiuto, almeno ai fini del passaggio agli articoli. Vedrà il Senato se sarà opportuno accogliere alcuni emendamenti su punti minori poichè riconosco che il disegno di legge approvato dalla Camera non può definirsi perfetto, ovvero se si riterrà di fare prevalere il criterio della sollecitudine, criterio che però deve essere posto in relazione anche con il disegno di legge per le elezioni provinciali già pervenuto al Senato e con quello per le elezioni regionali che si trova all'ordine del giorno della Camera dei deputati.

Detto questo per quanto riguarda la legge, mi sembra non arbitrario aggiungere un appello. La legge, come ho detto, è il mezzo, ma il fine è l'amministrazione comunale.

Ai consiglieri comunali che verranno eletti dobbiamo dare maggiori responsabilità e quindi maggiori libertà, s'intende, nei limiti segnati dalla Costituzione.

Si dice spesso che il Comune è la scuola degli amministratori i quali si addestrano con l'amministrazione locale ai compiti maggiori. Ed è verissimo. Ma ad una condizione: che essi siano responsabili e non esecutori della volontà superiore rappresentata da funzionari della Prefettura e del Governo. I Comuni non debbono più essere considerati come nelle leggi fasciste « enti ausiliari dello Stato », cioè enti di-

1948-51 - DLXXX SEDUTA

DISCUSSIONI

13 FEBBRAIO 1951

pendenti da tenere in riga con visti, con rinvii, con divieti...

FANTONI. Sono tutti gli impiegati comunali che quasi vorrebbero essere impiegati dello Stato.

BERGMANN. Gli impiegati comunali fanno male se antepongono il proprio interesse di categoria all'interesse della Nazione e della democrazia. Io parlo per i cittadini e per la totalità dei cittadini e non per gli impiegati di nessuna categoria!

Vi è poi la complicazione dovuta all'assoluta mancanza di autonomia finanziaria. Grandi e piccoli Comuni sono nell'impossibilità di pareggiare spese ed entrate e, come deficitari, sono soggetti non solo al controllo delle autorità tutorie provinciali, ma anche a quello della Commissione centrale per la finanza locale, creata come strumento eccezionale e divenuta permanente. Sono sicuro che l'onorevole ministro Scelba, per la sua nota preparazione autonomistica e per la sua qualità di capo delle amministrazioni pubbliche locali, non mancherà di essere competente interprete dei loro bisogni presso l'onorevole ministro Vanoni, quando si affronterà il tema della finanza locale.

Talvolta, in tema di controlli, si violano le vecchie leggi, d'accordo tra Comuni e Prefetture, con la scappatoia della esecutività di urgenza. Ma la buona volontà dei funzionari, anche quando c'è, non basta a riparare al male di tenaci disposizioni vessatorie.

Eppure il rimedio esiste ed è nella Costituzione la quale, all'articolo 130, ha risolto il lungo contrasto tra controllo di merito e di legittimità, stabilendo con chiarezza il solo controllo di legittimità sugli atti delle province e dei comuni e aggiungendo che, in casi determinati dalla legge, può essere esercitato il controllo di merito nella forma di richiesta motivata, agli enti deliberanti, di riesaminare la loro deliberazione.

La legge relativa è pronta ed è la legge organica per le Regioni presentata dal Governo fin dal 10 dicembre 1948, tanto che porta il remoto numero 211. Fu modificata dalla 1^a Commissione e, già approvata dalla Camera nel 1949, fu rimessa alla Commissione solo per la redazione definitiva degli articoli. La redazione è stata compiuta fin dal luglio 1950 e la materia dei

controlli vi è sistemata negli articoli dal 69 al 76 per i Comuni, le Province ed i Consorzi.

Basta pregare la Camera, che è quanto dire la maggioranza della Camera, di discutere questa legge 211 e il Senato provvederà tosto per il proprio esame.

Altrettanto si deve fare per la legge elettorale per i Consigli regionali, che si trova con la precedente all'ordine del giorno della Camera.

Dicevo dunque che agli amministratori dei Comuni che verranno eletti dobbiamo dare il conforto di sapersi responsabili per il quadriennio loro affidato.

Il nostro popolo ha dimostrato l'antica e sempre pronta facoltà di recupero. Uscito dagli errori e dai disastri che hanno concluso la vita della monarchia e della dittatura, dalla guerra e dalla sconfitta, ha dato prova di disciplina patriottica, di serenità nei dolori, di serietà e tenacia nel lavoro. La ricostruzione stupisce i visitatori. Sono in aumento gli indici della produzione industriale e della produzione agricola. Questo è merito del popolo, di tutto il popolo. E anche le amministrazioni comunali, pur tra le strettoie e pur avendo ereditato posizioni talvolta tragiche, hanno fatto miracoli.

Il nostro popolo si merita quindi questa prova di fiducia che si concreta nell'ottemperare alla Costituzione.

Spesso in Italia ci si arresta davanti ai problemi più semplici, per paura del nuovo, dell'ignoto o degli interessi che resistono e che sono spesso tenaci più dell'opinione pubblica. Siamo il Paese dell'immobilità. Anche alla vigilia del voto per la Repubblica era diffusa e soffocante la psicosi del « salto nel buio ».

Attuare la Costituzione nei riguardi dei Comuni è ormai un dovere e dovrebbe essere un dovere gradito.

Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, con un poco di amore, con un poco di volontà si può cominciare; si può, quindi si deve. Andremo adagio, se credete, ma bisogna volere; adagio sì, ma cominciare; adagio sì, ma camminare.

Se non si vuole, se non si comincia, se non si cammina, il popolo si allontana dalla pubblica cosa e le forze maligne risorgono.

Noi vogliamo che il popolo si elevi e diventi l'artefice della propria vita cominciando dal Comune, seguendo le vie che si è date nella Costituzione. Queste vie non debbono essere ostrui-

te dai blocchi stradali dell'interesse, della pigrizia e della paura. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

Per lo svolgimento di una interpellanza.

MUSOLINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSOLINO. Onorevole Presidente, è stata da me presentata un'interpellanza con caratteri di urgenza al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. La Presidenza mi ha assicurato che avrebbe sollecitato il Ministro ad indicare la data in cui l'interpellanza potrebbe essere svolta. Vorrei che la Presidenza insistesse per avere una pronta risposta dal Ministro del lavoro. Se questa risposta tardasse ancora a venire, dovrei pensare che il Governo voglia sottrarsi alle proprie responsabilità.

PRESIDENTE. La Presidenza non mancherà di chiedere all'onorevole Ministro del lavoro e della previdenza sociale che indichi sollecitamente il giorno in cui è pronto a rispondere all'interpellanza.

MUSOLINO. La ringrazio.

Annunzio di interrogazioni.

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

MERLIN ANGELINA, *Segretario*:

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere le ragioni per cui non sono stati ancora pubblicati i decreti sulla delimitazione dei comprensori soggetti alla legge « stralcio » della riforma fondiaria e i relativi decreti di istituzione degli Enti di riforma e di colonizzazione (1591).

CANALETTI GAUDENTI.

Ai Ministri dell'industria e commercio e del commercio con l'estero, per conoscere quali siano gli intenti del Governo, nell'eventualità di una auspicata regolamentazione legislativa volta a disciplinare le fiere internazionali, nazionali, regionali e locali, nei confronti della

« Fiera di Ancona — Mostra mercato della pesca e della caccia », risorta, con nobile sforzo, dalle rovine della guerra e, nei suoi fini specifici, unica manifestazione nazionale (1592).

ELIA.

Al Ministro della difesa, per sapere se, considerato: a) che il Pirotecnico di Capua, per esemplare laboriosità delle maestranze e spiccata capacità dei dirigenti, è tra gli stabilimenti più idonei alla produzione cui è destinato; b) che, dopo l'8 settembre 1943, furono licenziati in massa tutti i cinquemila operai addettivi, mentre negli stabilimenti dell'Italia settentrionale non solo non si procedette al licenziamento degli operai assunti prima dell'armistizio, ma si mantennero in servizio anche i lavoratori assunti dal sedicente Governo della Repubblica sociale; c) che, per le considerazioni obiettive di rendimento degli operai e di idoneità di attrezzature dello stabilimento di Capua, sembra equo riconoscere a quest'ultimo una priorità nelle assunzioni di operai, qualora fosse necessaria una maggiore produzione, e ciò anche per la considerazione che la fabbricazione privata riesce più costosa per lo Stato — essendo ovviamente maggiorata delle indispensabili e cospicue spese di vigilanza, controllo e collaudo durante e dopo la produzione — non ritenga il caso di procedere a nuove assunzioni di operai presso il Pirotecnico di Capua, e ciò sia pure con contratto temporaneo e per il tempo strettamente necessario alle obiettive necessità di produzione per l'esercito. L'interrogante attira inoltre l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di non lasciare isterilire la tradizione della specializzazione operaia che si trasmetteva di padre in figlio negli stabilimenti militari, come sta avvenendo per la rigida applicazione del divieto di nuove assunzioni, che importa il mancato rimpiazzo degli operai collocati a riposo per limiti di età (1593).

Bosco.

Al Ministro dell'interno, per attirare la sua attenzione su un *réportage* dal titolo « Follie del sabato fascista », pubblicato su un diffuso settimanale milanese del 10 febbraio 1951, e contenente la cronaca di quanto accade « in una

1948-51 - DLXXX SEDUTA

DISCUSSIONI

13 FEBBRAIO 1951

fumosa taverna sotterranea dalle parti di Villa Borghese » in Roma, e per sapere se gli risulta confermata la descrizione, contenuta nell'articolo medesimo, di atti immorali, imputabili per di più a minorenni. Nell'affermativa, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro abbia adottato o intenda adottare a difesa della pubblica moralità (1594).

Bosco.

Al Ministro dell'interno, per sapere quali provvedimenti intenda prendere nei confronti del maresciallo dei carabinieri comandante la stazione di Gallese (Viterbo), il quale, la sera del 10 febbraio, nel corso di un veglione popolare, proibiva all'orchestra di eseguire l'« Inno dei lavoratori » perchè, a suo dire, si sarebbe trattato di un inno di partito, provocando con questo suo arbitrario e fazioso intervento le proteste del pubblico e la sospensione della festa (1595).

MINIO.

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.*

Ai Ministri del tesoro, dell'interno e dei lavori pubblici, per sapere le ragioni per le quali gli uffici periferici non hanno ancora avuto le necessarie istruzioni per l'applicazione della legge di ratifica 10 agosto 1950, n. 784, relativa al decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 35, e 29 maggio 1947, n. 649, e per chiedere se non ritengano opportuno affrettare in tutta urgenza le istruzioni stesse per mettere o rimettere in moto e portare a definizione pratiche rimaste ferme e sospese in attesa, appunto, delle disposizioni emanate con la legge stessa (1591).

BRASCHI.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere le ragioni per le quali da parte dell'Amministrazione ferroviaria si indugia nella applicazione delle disposizioni previste dal decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, con le quali si estendevano agli ex combattenti e reduci della guerra attuale le provvidenze e i benefici economici e di carriera di cui avevano usufruito i combat-

tenti delle guerre 1915-18 e successive. Le domande degli interessati e le documentazioni relative, richieste dal « Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato » n. 7 del 15 maggio 1948, furono già presentate dagli interessati (1592).

GASPAROTTO.

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere come intenda provvedere perchè siano urgentemente riparate le opere in difesa del Bisenzio e suoi affluenti, nonchè degli affluenti di sinistra dell'Ombrone Pistoiese, che in comune di Prato sono state gravemente danneggiate dalle recenti alluvioni (1593).

BISORI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere se è consentito ai parlamentari di visitare le carceri e durante la visita conferire coi detenuti senza l'autorizzazione di qualsiasi autorità.

E se sono state date disposizioni al riguardo (1594).

ALLEGATO.

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se intende assegnare all'Osservatorio astronomico di Collurania (Teramo) mezzi e personale adeguato perchè esso possa seguitare a scientificamente funzionare, tale essendo la volontà dell'illustre donatore nel fare offerta dell'Osservatorio stesso allo Stato; tenendo presente che gli attuali stanziamenti di 300 mila lire non consentono alcuna proficua attività di studio e di scienza (1595).

CERULLI IRELLI.

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

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Norme per l'elezione dei Consigli comunali (1474) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto concesse all'industria privata (1065).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

2. Trattamento economico del personale di ruolo del Ministero degli affari esteri in servizio all'estero per il periodo 1° settembre 1943-30 aprile 1947 (1002).

IV. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

1. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasci-

ste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

2. MERLIN Angelina. — Abolizione della regolamentazione della prostituzione, lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui e protezione della salute pubblica (63).

3. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,15).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resconti